

УДК 711.435

DOI: 10.31675/1607-1859-2018-20-2-42-52

*А.В. ГОЛОМИДОВА,  
Институт архитектуры и дизайна  
Сибирского федерального университета*

## **КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ МАЛЫХ ГОРОДОВ КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ПРИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УЗЛАХ (НА ПРИМЕРЕ Г. ЗАОЗЕРНОГО, Г. ИЛАНСКОГО)**

Статья посвящена изучению малых городов Красноярского края при железнодорожных узлах (на примере г. Заозерного, г. Иланского) с целью выявления потенциала для дальнейшего развития. Неудовлетворительное состояние малых городов, отток населения, низкий уровень качества жизни, отсутствие предприятий и рабочих мест приводят к деградациям малых городов, которые развивались до конца XX в. Выявлены концепции градостроительного развития малых городов Красноярского края при железнодорожных узлах (на примере г. Заозерного, г. Иланского). Полученные знания могут быть использованы в качестве основы для формирования градостроительных документов конкретно городов Заозерного и Иланского или любых других малых городов: правила землепользования и застройки, генеральный план, концепция развития города, стратегия развития города.

**Ключевые слова:** малый город; железнодорожный узел; градообразующая функция железной дороги; система расселения; концепция развития.

**Для цитирования:** Голомидова А.В. Концепция развития малых городов Красноярского края при железнодорожных узлах (на примере г. Заозерного, г. Иланского) // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2018. Т. 20. № 2. С. 42–52.

*A.V. GOLOMIDOVA,  
Siberian Federal University*

## **CONCEPT DEVELOPMENT OF TOWNS IN KRASNOYARSK KRAI AT RAILWAY HUBS**

The article studies small towns of the Krasnoyarsk Krai at the railway hubs (Zaozernyy, Ilanskii) with the aim to identify its further development. Insufficient conditions outflow of population, low quality of life, lack of enterprises and jobs lead to degradation of towns, which developed until the end of the 20<sup>th</sup> century. Concept of urban development in the Krasnoyarsk Krai at the railway nodes are determined. Research results can underlie town-planning documentation, in particular, Zaozernyy and Ilanskii towns, land use and general layouts, development concept and strategy.

**Keywords:** railway hub; town-forming railway function; settlement system; development concept.

**For citation:** Golomidova A.V. Kontseptsiya razvitiya malykh gorodov Krasnoyarskogo Kraia pri zheleznodorozhnykh uzlakh [Concept development of towns in Krasnoyarsk Krai at railway hubs]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2018. V. 20. No. 2. Pp. 42–52. (rus)

В начале XXI в. проблемы развития малых городов при железнодорожных узлах стали особенно актуальны. В рамках исследования разработаны концепции развития малых городов Красноярского края, расположенных при железнодорожных узлах, и связаны с устойчивым функционированием железнодорожного узла, рациональным использованием природных ресурсов территории, развитием сельскохозяйственного производства, обеспечением комфортных условий жизни, формированием рекреационных систем, улучшением транспортных и инженерных коммуникаций, в том числе территорий между поселениями.

В конце XX – начале XXI в., в связи с конверсией производственных предприятий, состоянием экономики малых городов, железнодорожные узлы характеризуются сокращением инфраструктуры. Малые города теряют население из-за ликвидации промышленных предприятий, образовались заброшенные районы, жилищный фонд пришел в упадок, и, как следствие, сократилось и ухудшилось социально-культурное обслуживание населения. Однако в силу экономико-географических условий развития территорий Сибири железная дорога, железнодорожные узлы и станции являются незыблемо устойчивыми элементами как транспортной инфраструктуры страны, так и экономики. В данной связи нельзя не отметить, что роль железнодорожных узлов в малых городах остается градообразующей [1].

Очевидную разницу между большими и малыми городами составляют коммунальные и социальные стандарты для обитателей. Сегодня большое количество малых городов нуждаются в разработке подходов к реабилитации экономики и реновации городской среды в целом. При этом главным направлением в сложившейся ситуации должно стать формирование качественной городской среды как долговременного и устойчивого фактора, способствующего привлечению инвестиций и открывающего дополнительные возможности для экономической базы города и расширения сфер приложения труда. Её развитие может происходить за счет размещения новых предприятий всех уровней бизнеса, научно-образовательных и научно-технических центров, экономического роста агропромышленного комплекса и сопутствующих видов переработки сырья.

Проекты развития малых городов Красноярского края, расположенных вдоль железной дороги, должны учитывать функциональную специализацию населенного места в системе расселения, особенности традиционного бытового уклада жителей, организации системы обслуживания, мест приложения труда, транспортных и пешеходных коммуникаций. Анализ современного опыта развития малых городов Красноярского края на примере городов Зазерного и Иланского свидетельствует о слабом учете железнодорожного сообщения с другими городами и регионами.

В зависимости от конкретных условий размещения малых городов, их места и роли в системе расселения, физико-географического потенциала, могут быть предложены рекомендации по формированию селитебных, производственных территорий и общественных зон, их инженерно-техническому оборудованию и благоустройству. В первую очередь следует возобновить значимость железнодорожных узлов за счет восстановления производствен-

ных предприятий вдоль железной дороги, на железнодорожных тупиках; расширения сфер предприятий разного уровня. В малых городах в качестве наиболее распространенного типа застройки рекомендуется использование различных видов высокоплотного малоэтажного строительства с высоким уровнем благоустройства, в удобной связи с общественными центрами, рекреационными зонами; снос и замену аварийной жилой застройки на новую; строительство жилой застройки на резервных территориях, восстановление системы культурно-бытовых объектов. Формирование архитектурно-художественного облика города должно осуществляться на основе преемственности и возрождения традиций, а также сохранения архитектурно-градостроительного наследия [2]. Обновленные центры культуры, образования, медицины и других социально значимых услуг повысят доступность обслуживания населения не только в малых городах, но и улучшат качество жизни в близлежащих селах, поселках, деревнях, что способствует укреплению единства и целостности экономического и культурного пространства в системе расселения Красноярского края.

Формирование транспортно-логистического каркаса системы расселения в Красноярском крае обеспечит устойчивую пространственную связность центров системы расселения, других городских и сельских населенных пунктов и транспортно-пересадочных узлов всех уровней. В малых городах вдоль железной дороги будут сосредоточены основные производственные предприятия, железнодорожные вокзалы с автовокзалами в едином комплексе, следует соединить непрерывными автомобильными и пешеходными сообщениями разделенные железной дорогой части города, преимущественно у вокзалов, для повышения степени коммуникативности городского пространства. Важнейшими задачами при реновации железнодорожных узлов в малых городах являются обновление путевого хозяйства и усиление ремонтной базы подвижного состава [3].

Разработанные проектные концептуальные предложения развития малых городов Заозерного и Иланского предполагают уход от моноструктуры экономики города и повышение качества жизни за счет: возобновления и развития градообразующих предприятий, включения новых мест приложения труда, устройства предприятий переработки твердых бытовых отходов и иных уникальных межселенных объектов и предприятий, сохранения и развития зеленого фонда, организации парков и скверов; создания культурных пространств, мест для прогулок и отдыха, строительства новых детских садов и школ, развития и преобразования медицинского обслуживания, обеспечения новыми медицинскими объектами, выполнения капитального ремонта жилых домов; создания центра развития предпринимательства, развития строительного бизнеса, выполнения капитального ремонта инженерной инфраструктуры, что способствует формированию образа и имиджа города, развитию брендинга и городской уникальности как места, привлекательного для проживания и работы.

Так, в концепции развития г. Заозерного учитывается потребность к расширению сфер приложения труда за счет: развития и возобновления следующих градообразующих предприятий вдоль железной дороги и на желез-

нодорожных тупиках: Слюдяная фабрика, «Монолит» – производство брусчатки, «Втормет», элеватор, комбикормовый завод и другие предприятия I–III класса вредности. Экономический рост агропромышленного комплекса – за счет формирования селитебных территорий, развития сельскохозяйственного производства и сопутствующих видов переработки сырья. Предполагается создание центра развития предпринимательства для развития и размещения новых предприятий всех уровней бизнеса. В районе Целина, на базе территории, где сегодня сконцентрированы учебные заведения заочного характера, следует разместить научно-образовательный центр. К экономическому росту железнодорожного узла приведут мероприятия развития и возобновления следующих предприятий: станция технического обслуживания, грузовой двор железной дороги, путепроводные развязки, мосты, пешеходный тоннель, путевое хозяйство, ремонтная база подвижного состава [4]. Необходим пересмотр режима работы межмуниципального полигона твердых бытовых отходов (ТБО), построенного в 2014 г., который сегодня не рентабелен. Действующие предприятия требуют реновации и модернизации всех сфер: от оборудования до цифровых технологий. По отношению к жилой застройке предполагается произвести замену устаревших жилых домов либо выполнение капитального ремонта; наполнения среды города медицинскими предприятиями. Концепцией развития малого города Заозерного предусматривается формирование образа и имиджа города, городской уникальности, создание культурных пространств, общественных зон. Планировочная организация внутригородских рекреационных территорий (рис. 1) должна обеспечивать рациональное размещение в структуре города парков, лесопарков, центров отдыха и развлечений, удобную доступность от мест проживания населения, возможность территориального развития рекреационных территорий при росте рекреационных потребностей населения, улучшение санитарно-гигиенического состояния городской среды и архитектурно-художественного облика города [5]. Большое количество водных объектов, сосредоточенных вокруг центра города в городской черте, предполагают организацию берегового пространства с целью отдыха и создания кольцевых пешеходных и велосипедных прогулочных маршрутов. Около озера с восточной стороны г. Заозерного следует расположить пляжную зону отдыха, в северо-западной части города восстановить единственный городской парк с аттракционами, создать два тематических сквера площадью от 5 га, в северо-восточной стороне в черте города предлагается разместить зону семейного отдыха с лагерем оздоровительного характера. В пустующем здании в районе существующего медицинского центра предлагается разместить санаторий-профилакторий на основе лечебных минеральных вод, торфогрязей Рыбинского района.

В концепции развития малого города Иланского с градообразующим железнодорожным узлом предложено обратить внимание на развитие следующих градообразующих предприятий вдоль железной дороги и на железнодорожных тупиках: цеха по переработке древесины, завода ЖБКИ, пилорамы, ООО «Деревообработка», других предприятий III–V класса вредности. Предполагается развитие сельскохозяйственного производства и сопутствующих видов переработки сырья, восстановление работы элеватора, рекультивация

агропромышленных территорий. Территория города должна быть насыщена предприятиями всех уровней бизнеса, развитыми и возобновленными предприятиями железнодорожного хозяйства, в юго-западном районе предусмотрено размещение научно-технического центра. Существующие предприятия в проекте подвергаются процессам реновации. Около железнодорожного вокзала концепцией предусмотрено транспортное и пешеходное соединение двух разорванных железной дорогой частей города мостом, подземным пешеходным и автомобильным тоннелями. Для жилой застройки селитебных территорий г. Иланского следует применять аналогичные меры по реконструкции, новому строительству, созданию брэндинга с целью формирования у жителей чувства уникальности города, как и для г. Заозерного.

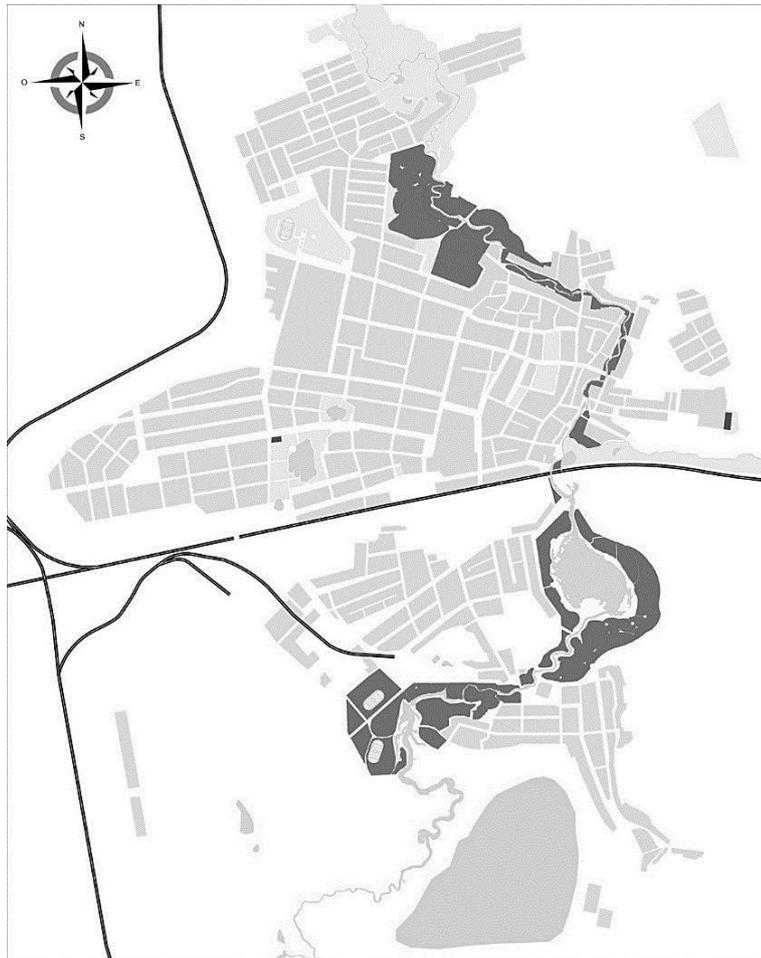


Рис. 1. Планировочная организация внутригородских рекреационных территорий г. Заозерного

Большинство малых городов Красноярского края сегодня характеризуются низким уровнем социально-экономического развития, являются депрессивными [6], с низким уровнем деловой активности, однако владеют значи-

тельным туристическо-рекреационным, культурно-историческим и природным потенциалом [7].

Современная планировочная ситуация г. Заозерного сложилась исторически: через город проходит железная дорога и делит его планировочно на две части; сложные гидрологические условия (заболоченность), болота находятся внутри застройки и окружают город; через всю территорию города протекает р. Барга, пересекая железную дорогу в восточной стороне города. застройка характеризуется мелкой сетью кварталов. В планировочной структуре Заозерного отсутствует четко выраженный общественно-деловой центр (рис. 2). Основное размещение промышленно-коммунальных предприятий – в южном и юго-западном направлении вдоль железной дороги и подъездных путей, большая часть которых не действует. Планировочную структура города можно разделить на 10 образований с целью объединения мелкой квартальной сети и организации целостной структуры. В границах г. Заозерного расположено четыре выявленных объекта культурного наследия мемориального типа: памятник павшим в годы Великой Отечественной войны, памятник В.И. Ленину, памятный знак в честь В.И. Ленина, памятный знак в честь М.И. Калинина. В городе имеется жилая усадебная застройка деревянной архитектуры с резным декором, которая является особой материальной и духовной средой для городского пространства, но в то же время не считается объектом культурного наследия [8].

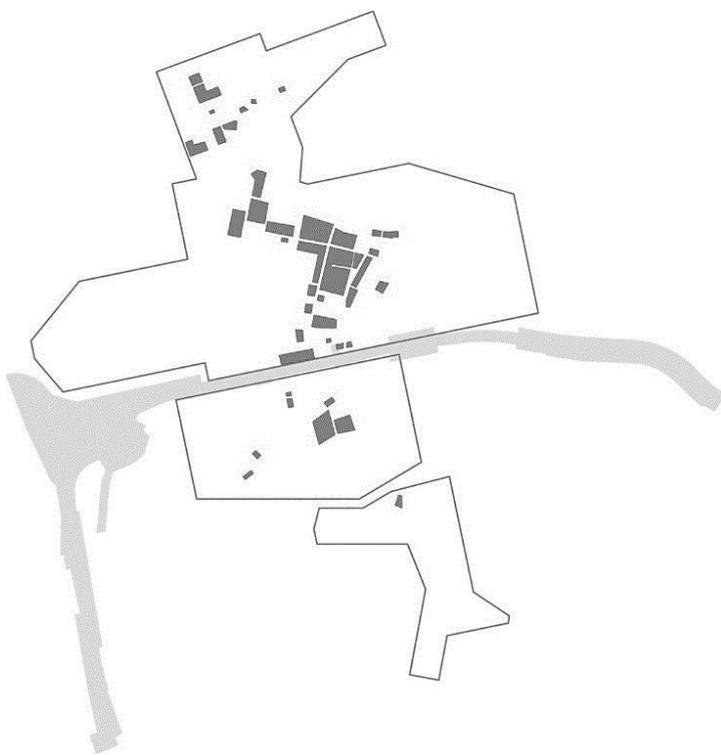


Рис. 2. Общественно-деловая застройка г. Заозерного

Современная планировочная структура г. Иланского разделена железной дорогой, р. Иланкой и искусственным прудом на восемь жилых образований. Несмотря на компактность жилых массивов, в целом застройка имеет рассредоточенный характер и разбросана по значительной площади. Сформированный общественный центр не имеет четко выраженных границ, большинство общественных учреждений расположены на трех улицах (ул. Красная, ул. Ленина, ул. Школьная), не образуя единого композиционного ансамбля. Коммунально-складские и производственные предприятия размещены в западном промышленном районе вдоль железнодорожной магистрали. В целом застройка города имеет нечеткое функциональное зонирование территории, искривленность улиц, бессистемность в размещении общественных зданий, малую плотность застройки. Также на территории города, на привокзальной площади, расположены объекты культурного наследия государственного значения, обладающие исторической ценностью и имеющие особое значение для истории и культуры муниципального образования: водонапорная башня, у стены которой расстреляны рабочие паровозного депо – участники Канско-Иланского восстания против колчаковского режима 27 декабря 1918 г. (мемориальная зона), и обелиск в память иланских рабочих, расстрелянных колчаковским отрядом за участие в вооруженном Канско-Иланском восстании против колчаковского режима 27 декабря 1918 г. [9] (рис. 3).



*Рис. 3.* Водонапорная башня, у стены которой расстреляны рабочие паровозного депо – участники Канско-Иланского восстания против колчаковского режима 27 декабря 1918 г. (мемориальная зона), и обелиск в память иланских рабочих, расстрелянных колчаковским отрядом за участие в вооруженном Канско-Иланском восстании против колчаковского режима 27 декабря 1918 г.

Малые города Заозерный и Иланский имеют потенциал стать городами-ядрами, где будут собраны межмуниципальные и региональные социальные

объекты, такие как дома престарелых, лечебные заведения, медицинские центры, учебные заведения, заведения культуры, спортивные и рекреационные объекты [10]. Однако для развития туристическо-рекреационной сферы существуют препятствия: неудовлетворительное состояние транспортной, инженерной и коммуникационной инфраструктур. Туристическо-рекреационные территории предлагается организовать в основном познавательного, экологического и спортивного видов. Возможна организация рыболовных туров, конных, велосипедных с туристическими маршрутами по живописным ландшафтам (рис. 4). Содействие развитию туристической сферы в малых городах необходимо рассматривать как инструмент повышения уровня занятости населения, уменьшения трудовой миграции, усиления деловой активности, улучшения финансовых показателей деятельности предприятий, формирования позитивного туристического имиджа [11].



Рис. 4. Туристическо-рекреационные территории с рыболовных туров, конных, велосипедных с туристическими маршрутами по живописным ландшафтам

В малых городах Заозерном и Иланском важно развивать не только систему коммунальных и социальных стандартов. Одной из важнейших социальных задач становится организация разнообразного ежедневного отдыха, обеспечение различных видов времяпрепровождения не только для восстановления физических сил человека, но и для его культурного и духовного развития. Так можно выделить три типа ежедневной рекреации: рекреационно-бальнеологический, рекреационно-культурный, рекреационно-спортивный. В рассмотренных городах не хватает рекреационно-бальнеологических объектов для отдыха и восстановления здоровья без отрыва от производства

и места жительства, а именно санаториев-профилакториев различного назначения и вместимости. В указанных городах следует восстановить кинотеатры, продолжать музейное дело, активнее использовать открытые площадки для обеспечения инвестиционной привлекательности социальной сферы, сферы физической культуры, культурных пространств. Для обеспечения рекреационно-спортивного отдыха не требуется крытых помещений для организации велосипедных и пешеходных маршрутов, однако необходимо строительство катков, бассейнов.

Кратковременный отдых населения в пределах рекреации может проходить как на внутригородских, так и на пригородных территориях. В пределах города потребность в отдыхе могут удовлетворить парки, сады, скверы, бульвары, полосы озеленения улиц и дорог. Для улучшения качества организации кратковременного отдыха населения малых городов необходимо: обеспечить рекреационные пространства комфортными условиями для ежедневного отдыха различных возрастных групп населения; обеспечить разнообразие отдыха на общегородских и загородных рекреациях; организовать максимальное количество рекреаций вблизи мест проживания, создавать места для «тихого» отдыха и занятий любительским спортом, необходимо учитывать пользу предоставляемых форм отдыха для здоровья человека и интересов общества в целом.

Таким образом, главными направлениями развития малых городов Красноярского края Заозерного и Иланского являются устойчивое функционирование железнодорожного узла, соединяющего разделенные железной дорогой части города непрерывным автомобильным и пешеходными сообщениями, учет железнодорожного сообщения с другими городами и регионами; возобновление и развитие градообразующих предприятий вдоль железной дороги, на железнодорожных тупиках; размещение новых предприятий всех уровней бизнеса, научных центров, развитие сельскохозяйственного производства; рациональное использование природных ресурсов, формирование рекреационных систем; формирование комфортной среды жилых образований и качественной городской среды; обновление системы культурно-бытовых объектов, центров образования, медицины и других социально значимых услуг.

Сводная концепция развития малых городов, сложившаяся из разработанных концепций развития малых городов Красноярского края (Заозерный и Иланский) представлена следующими принципами развития: 1) разработка подходов к реабилитации экономики и реновации городской среды в целом; 2) восстановление и развитие производственных предприятий, а также размещение новых предприятий вдоль железной дороги для устойчивого функционирования железнодорожного узла и возобновления его значимости; 3) развитие сельскохозяйственного производства и рост агропромышленного комплекса, а также всех сопутствующих видов переработки сырья; 4) формирование качественной городской среды и обеспечение комфортных условий для жизни как долговременного и устойчивого фактора, способствующего привлечению инвестиций для развития экономической базы города и расширения сфер приложения труда; 5) учет железнодорожного сообщения с другими городами и регионами, улучшение транспортных и инженерных коммуникаций, в том числе на территориях между поселениями, соединение непре-

рытными автомобильными и пешеходными сообщениями разделенные железной дорогой части города; 6) рациональное использование природных ресурсов территории; 7) исключение из жилой застройки города ветхого и аварийного жилья, капитальный ремонт и реставрация жилых домов, строительство нового жилья на пустых и резервных территориях, создание комфортных условий для проживания; 8) восстановление системы культурно-бытовых объектов, научно-образовательных и научно-технических центров; 9) формирование рекреационной системы; 10) учет и развитие особенностей традиционного бытового уклада жителей и сложившейся городской уникальности, развитие брэндинга.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Градостроительная доктрина Российской Федерации* / рук. Г.В. Есаулов. М.: Эконинформ, 2014. 30 с. Условия доступа: <http://www.sro-mri.ru/docs/drugoe/grad-doktrina.pdf>
2. *Колпакова М.Р.* Стратегия градостроительного развития сибирского города: автореф. дис. ... докт. архитектуры. М., 2001. 326 с.
3. *Великий путь.* Виды Сибири и Великой Сибирской железной дороги. Красноярск: Издание М.Б. Аксельрод и К°, 1899. Вып. 1. С. 111.
4. *Горбачёв В.Т., Крадин Н.Н., Крадин Н.П., Крушлинский В.И., Степанская Т.М., Царёв В.И.* Градостроительство Сибири / под общ. ред. В.И. Царёва; Рос. акад. архит. и строит. наук, НИИ теории и истории архит. и градостроит. НИИТИАГ РААСН. СПб.: Коло, 2011. С. 572.
5. *Косенкова Ю.Л.* Советский город 1940-х – первой половины 1950-х годов: автореф. дис. ... докт. архитектуры. М., 2000. 50 с.
6. *Оглы Б.И.* Строительство городов Сибири. Л.: Стройиздат. Ленинград. отд-ние, 1980. 272 с.
7. *Adams D., Tiesdell S.* Shaping Places: Urban Planning, Design and Development. London: Routledge, 2013. 368 p.
8. *Овсянникова Т.Ю., Николаенко М.Н.* Оценка качества градостроительной среды на урбанизированных территориях: межрегиональные сопоставления // Вестник НГУ. Социально-экономические науки. 2015. Т. 15. Вып. 2. С. 120–131.
9. *Urban dereliction.* Whatofthefuture // Surveyor. 1980. V. 155. № 4575. Тенденции использования городской заброшенной земли (англ.).
10. *Белюсов В.Н., Кулага Л.Н., Лавров В.А., Смоляр И.М. и др.* Основы формирования архитектурно-художественного облика городов. М.: Стройиздат, 1981. 192 с.
11. *Форрестер Дж.* Динамика развития города / пер. с англ. М.Г. Орловой; под ред. Ю.П. Иванилова; предисл. Ю.К. Козлова. М.: Прогресс, 1974. 287 с.

## REFERENCES

1. *Esaulov G.V.* Gradostroitelnaya doktrina Rossiiskoi Federatsii [City-forming doctrine of the Russian Federation]. Moscow: Ekon-inform Publ., 2014. 30 p. Available: [www.sro-mri.ru/docs/drugoe/grad-doktrina.pdf](http://www.sro-mri.ru/docs/drugoe/grad-doktrina.pdf) (rus)
2. *Kolpakova M.R.* Strategiya gradostroitelnogo razvitiya sibirskogo goroda [Urban development of Siberian city. DSc Abstract]. Moscow, 2001. 326 p. (rus)
3. *Velikii put': Vidy Sibiri i Velikoi Sibirskoi zheleznoi dorogi* [The great way: Siberian views and Great Siberian Railway]. Krasnoyarsk: M.B. Askerol'd i Ko Publ., 1899. No. 1. 111 p. (rus)
4. *Gorbachev V.T., Kradin N.N., Kradin N.P., Krushlinskii V.I., Stepankaya T.M., Tsarev V.I.* Gradostroitel'stvo Sibiri [Town planning in Siberia]. St-Petersburg: Kolo Publ., 2011. P. 572. (rus)
5. *Kosenkova Yu.L.* Sovetskii gorod 1940-kh – pervoi poloviny 1950-kh godov: avtoref. dis. ... dokt. arkhitektury [Soviet city in the 1940s and early 1950s. From creative search to building practice. DSc Abstract]. Moscow, 2000. 50 p. (rus)

6. *Ogly B.I.* Stroitel'stvo gorodov Sibiri [Urban development in Siberia]. Leningrad: Stroyizdat Publ., 1980. 272 p. (rus)
7. *Adams D., Tiesdell S.* Shaping places: urban planning, design and development. London: Routledge Publ., 2013. 368 p.
8. *Ovsiannikova T.Yu., Nikolaenko M.N.* Otsenka kachestva gradostroitel'noy sredy na urbanizirovannykh territoriyakh: mezhhregional'nye sopostavleniya [Quality assessment of urban built environment in urbanized territories: interregional comparisons]. *Vestnik NGU. Sotsial'no-ekonomicheskie nauki*. 2015. V. 15. No. 2. Pp. 120–131. (rus)
9. *Urban dereliction*. What of the future. *Surveyor*, 1980. V. 155. No. 4575.
10. *Belousov V.N., Kulaga L.N., Lavrov V.A., Smoljar I.M., et al.* Osnovy formirovaniya arhitekturno-hudozhestvennogo oblika gorodov [Architectural image of cities]. Moscow: Stroyizdat Publ., 1981. 192 p. (rus)
11. *Forrester J.W.* Dinamika razvitiya goroda [Urban dynamics]. Yu.P. Ivanilov (Ed.). Moscow: Progress Publ., 1974. 287 p. (transl. from Engl.)

#### Сведения об авторе

*Голомидова Анастасия Викторовна*, магистрант, Сибирский федеральный университет, Институт архитектуры и дизайна, 660041, г. Красноярск, пр. Свободный, 82а, golomidovanastya@mail.ru

#### Author Details

*Anastasia V. Golomidova*, Undergraduate, Siberian Federal University, Institute of Architecture and Design, 79, Svobodnyi Ave., 660041, Krasnoyarsk, Russia, golomidovanastya@mail.ru