



ALEXANDER A. DEMBICH,
NATALIIA G. ORLOVA,
DMITRY A. ULYANOV

FEATURES OF THE FORMATION OF A POLYCENTRIC URBAN PLANNING SYSTEM IN THE CITY OF NABEREZHNYE CHELNY

The city of Naberezhnye Chelny is one of the last major urban development experiments of the Soviet period. However, approved in 1972, the city's Master plan was not fully implemented, and in the post-Soviet years it underwent deviations from the approved urban planning documentation. At present, the research and design division «Interra» of KSUAE, after winning the all-Russian tender, began design work on the preparation of a new master plan and formed its preliminary urban planning concept. As part of the concept, one of the main areas of development is the formation and development of a polycentric system of public spaces in the city. In the concept, it is proposed to form a «Central zone of the city» consisting of three rather separate fragments of the citywide center, clearly articulated and significantly differing in functional, spatial, compositional and aesthetic characteristics.

Keywords: Functional and spatial organization of the city's General plan, the formation of the city centre system, pre-urban analysis, urban development concept, municipal management, urban planning doctrine, transit hubs, community centre planning district, the Central area of the city, the level of comfort of the urban environment.

ДЕМБИЧ А. А., ОРЛОВА Н. Г.,
УЛЬЯНОВ Д. А.

ОСОБЕННОСТИ СТАНОВЛЕНИЯ ПОЛИЦЕНТРИЧЕСКОЙ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ В ГОРОДЕ НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ

Город Набережные Челны - один из последних крупных градостроительных экспериментов Советского периода. Однако, утвержденный в 1972 году, Генеральный план города не был в полной мере реализован, а в постсоветские годы претерпел отклонения от утвержденной градостроительной документации. В настоящее время в научно-проектном подразделении «Интерра» КГАСУ, после выигранного общероссийского тендера, начались проектные работы по подготовке нового Генерального плана и сформирована его предварительная градостроительная концепция. В рамках концепции, в качестве одного из основных направлений разработки, предполагается формирование и развитие поликентрической системы общественных пространств города. В концепции предложено сформировать «центральную зону города», состоящую из трёх, достаточно обособленных фрагментов общегородского центра, чётко артикулированных и существенно различающихся по функционально-пространственным и композиционно-эстетическим характеристикам.

Ключевые слова: Функционально-пространственная организация города, Генеральный план, формирование системы общегородского центра, предпроектный градостроительный анализ, градостроительная концепция, муниципальное управление, градостроительная доктрина, транспортно-пересадочные узлы, общественный центр планировочного района, центральная зона города, уровень комфорта городской среды.

Введение

Строительство и функционально-пространственная организация новых городов, их последующая жизнеспособность и развитие всегда привлекали к себе большое внимание не только профессионального архитектурно-градостроительного «цеха», но и значительной части всего культурного сообщества большинства развитых стран. Градостроительная практика XIX-XX столетий богата историей подобных градостроительных экспериментов, степень успешности которых довольно разнообразна, и, как правило, почти всегда проблематична.

Одним из таких примеров стал город Набережные Челны, пожалуй, самый крупный, и, возможно,

самый проблемный эксперимент Советского градостроительства.

Подготовленный творческим коллективом архитекторов ЦНИИЭП жилища, под руководством академика Б.Р. Рубаненко, в начале 70-х годов XX века (1972 год) Генеральный план города Набережные Челны (рис. 1), первоначально рассчитанный на население в 300 тыс. человек, предлагал создание единого общегородского центра (рис. 2а, 2б) на территории так называемого Ново-города¹, в виде поднятой на платформу линейной эспланады для праздничных шествий, фланкированной системой общественных зданий. Всё это размещалось вдоль высоких отметок гребня

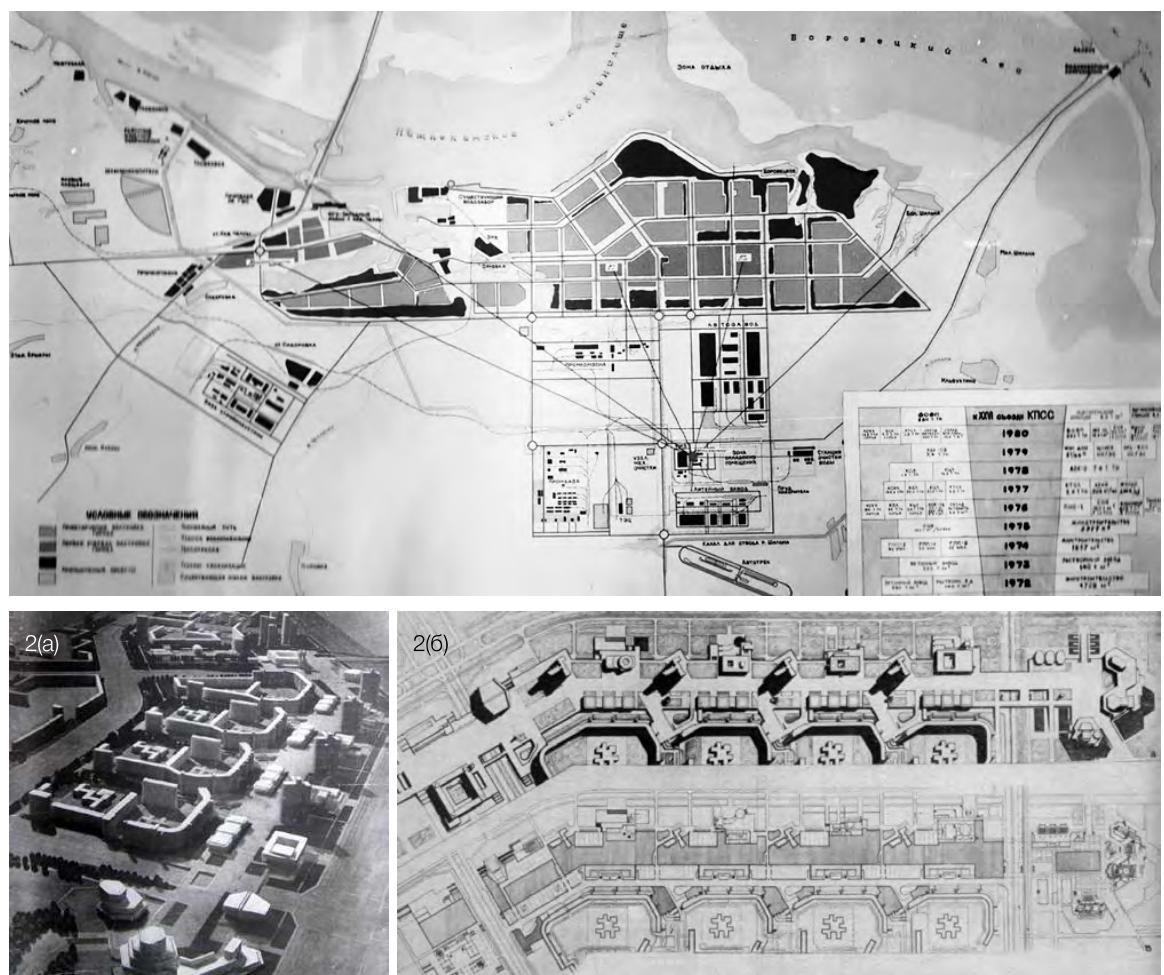


Рис. 1.
Схема Генерального плана Набережных Челнов 1972 года.

Рис.2.
Общественный центр в г. Набережные Челны 1972 г.:
а) фото с макета;
б) генеральный план

Камского водораздела, визуально обозначенно-го в панораме города ритмом размещаемых там точечных 25-ти этажных жилых зданий.

Однако приоритеты промышленного строительства и необходимость обеспечить жильем перво-строителей города и потенциальных работников возводимого автозавода, заставили отложить строительство объектов общегородского центра на отдалённую перспективу, время которой так и не наступило.

В результате город, набравший к середине 80-х полумиллионное население, вместо главного места городской активности, так и остался на долгие годы с обширным незастроенным пустырём (рис. 3), площадью около 40 гектар.

Объект и предмет исследования

По сути дела, это градостроительный нонсенс. Исторически города всегда возникали вокруг изначально построенной системы важнейших для города комплексов зданий и площадей, аккумулирующих и генерирующих городскую активность, которая и являлась сущностной основой и генератором дальнейшего городского развития. Город без центра, как автомобиль без мотора или человек без сердца — полуфабрикат, «недогород».

Объект, жизнь которого поддерживается искусственными средствами, бессмысленное скопление отдельных зданий и функциональных комплексов, неспособное воспроизвести полноценную городскую среду для жизнедеятельности человека.

В начале двухтысячных, когда население города более чем на 200 тысяч человек превысило намеченное первоначальным Генпланом количество жителей, Казанский проектный институт «Татинвестгражданпроект» подготовил и утвердил в 2005 году новый Генеральный план города (рис. 4). Сохранив основные идеи Генерального плана 1972 года, этот проект предложил связать поселок ГЭС, исторический Новый город, в единую градостроительную систему, и продолжить линейное развитие сложившейся планировочной структуры города в северо-восточном направлении.

В 2019 году исполнилось 50 лет с момента начала строительства КАМАЗа и Нового города. И в этот юбилейный год наступил наконец время серьёзно озаботиться градостроительными проблемами этого крупного города на Камском берегу, одного из ведущих индустриальных центров не только Татарстана, но и всей России. Собственно, на кануне этого юбилейного года, городское руководство и задалось целью разработать новый



Генеральный план, адекватно отвечающий реальной градостроительной проблематике места и учитывающий основные тренды в современной отечественной и мировой градостроительной практике. Муниципальный контракт на разработку нового Генерального плана города с Исполнительным комитетом МО г. Набережные Челны, по результатам проведенного в 2018 г. тендера, заключил Казанский государственный архитектурно-строительный университет (КГАСУ), использовав, в качестве разработчика, своё структурное научно-проектное подразделение НПЦ² «Интерра».

Проведя необходимый предпроектный градостроительный анализ, организовав встречу и обсуждение проблем города с населением и оценив сложившуюся градостроительную ситуацию, коллектив НПЦ «Интерра» сформировал предпроектную концепцию будущего генплана и предполагаемой трансформации планировочной структуры города. Одним из наиболее значимых аспектов этой концепции явилась проблема формирования, преобразования и развития в городе комплексной поликентрической системы учреждений обслуживания населения.

К настоящему моменту город растянулся довольно узкой полосой вдоль Камы почти на 20 километров. Ширина селитебной зоны, формирующей эту полосу, колеблется в пределах от 3,5 до 4,0 км. По своим структурным характеристикам это типичный линейный город, идея которого была столь популярна в градостроительстве модернизма 30-х — 50-х годов XX века.

Собственно, возврат модернистских концепций в архитектуру СССР в послесталинский период, по-видимому, и стал, для проектировщиков начала 70-х, причиной выбора этой планировочной схемы для одной из важнейших экспериментальных градостроительных площадок Советского Союза. Эксперимент оказался незавершенным, хотя десятилетиями сохранял, и, отчасти, до сих пор сохраняет, территориальные ресурсы для реализации идей своего первоначального градостроительного замысла.

В 90-е годы, в начале постсоветского периода, воспользовавшись серьезными проблемами

в градостроительном законодательстве, активный городской бизнес³ застроил ряд сберегаемых для центра площадок неподобающими объектами, чем заметно усугубил проблему системного преобразования центральной части города, и формирования качественный среды общественного центра.

В этом серьёзно проявилась и слабость муниципального подразделения архитектурно-градостроительной службы города, неукомплектованного компетентными, в области градорегулирования, специалистами.

Еще одна важная особенность градостроительного развития обозначилась в 2015 году, когда в соответствии с утвержденной программой социально-экономического развития Татарстана, было запланировано формирование Камской агломерации, с населением в 1,5 млн. человек, ядром которой был определён город Набережные Челны.

Подобное изменение статуса города в реальности должно было повлечь за собой заметное усиление культурных, образовательных и торгово-развлекательных функций обслуживания населения. Функций, предназначенных для всей территории агломерации. Особенно это должно было сказаться на развитии транспортно-пересадочных узлов города и трансформации всей транспортной системы Набережных Челнов.

В генеральном плане 1972 года предполагалось преимущественное транспортное движение в суточном режиме по меридиональным проспектам, подводящим к промышленным площадкам и перпендикулярным к линии Камской акватории, линейному развитию города. Эти магистрали должны были связать жилые микрорайоны Автозаводского района с комплексом заводов Камаза, предполагая, в соответствии с господствующей в то время градостроительной доктриной, что маятниковое движение именно по этим меридиональным проспектам, в начале и в конце рабочих смен, будет определять основной пешеходно — транспортный трафик.

Но жизнь распорядилась иначе. Многие работники автозавода, расселённые на начальном этапе строительства и функционирования Камаза, в ведомственные дома, размещённые вдоль

Рис.3.
Зарезервированная
Генпланом 1972 года
территория
для размещения
общегородского центра.
Фото 2017 года.

Рис. 4.
Генеральный план
г. Набережные Челны
2005 года.

поперечных магистралей, через какое-то время поменяли место работы или место жительства, заметно «координировав» тем самым городское движение. С середины 90-х, особенно после пожара на КАМАЗе в апреле 1993 года, заметно снизилась и само количество жителей города, занятых работой на автозаводе.

Происходящие в последние десятилетия изменения в социально-экономической жизни городского сообщества, переход к постиндустриальным технологиям, существенно сказалась и на размещении рабочих мест на городской территории. Оживился частный бизнес, осваивая под своё индивидуальное дело любые свободные площадки и первые этажи многоквартирных домов, расположенных вдоль магистралей. В первую очередь — продольных, по которым проходят маршруты общественного транспорта. В результате автомобильный трафик гораздо заметнее возрос на магистральной транспортной сети, протянувшейся параллельно Каме, вдоль оси линейного развития города, а учитывая незавершенность строительства Московского проспекта, породил эффект явной перегрузки продольных транспортных связей, особенно в часы «пик». Усугубило рост транспортных заторов на продольных магистралях ещё и отсутствие объездной дороги, обходящей город с южной стороны, что привело к транзиту транспорта, идущего по федеральной магистрали «М7», через внутренние продольные транспортные коммуникации города.

Авторская концепция градостроительного развития

Таким образом, сложившаяся к концу второго десятилетия XXI века, проблемная градостроительная ситуация в городе Набережные Челны и её анализ, позволили авторскому коллективу НПЦ «Интерра» предположить конкретный градостроительный сценарий развития города, сформировав его в виде предпроектной концепции будущего Генерального плана.

В этой концепции, в первую очередь, было предложено активизировать развитие транспортной инфраструктуры города, включая строительство обходной транспортной магистрали, обходящей город с южной стороны и принимающей на себя как внешний транзитный транспортный поток, так и вывод на неё городского пассажирского транспорта для внутреннего и межселенного сообщения.

Важным элементом концепции представляется формирование многофункциональных мульти modalных транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), концентрирующих, перехватывающих и распределяющих межселенные и внутригородские транспортные потоки, и транспортные средства. Возрастающее значение ТПУ подтверждает и динамика изменений повседневного трудового сценария жизни города. Если в первоначальный период работы КАМАЗа там было занято около 100 тысяч работников, то сегодня это число сократилось в три раза и люди находят себе новые рабочие места уже за пределами города — на химических предприятиях Нижнекамска, Менделеевска или предприятиях особой экономической зоны в Елабуге. В рамках концепции предложено на территории

города, в системе городской транспортной инфраструктуры, сформировать два мульти modalных транспортно-пересадочных узла, которые взяли бы на себя от части и функции торгового-бытового обслуживания сопряженного населения, учитывая расположенные вокруг них массивы жилой застройки.

Одним из таких узлов потенциально уже является существующий объединённый железнодорожный и автобусный вокзал в западной части города (ТПУ «Западный») и переработанный для эффективного осуществления заданных функций. Второй подобный транспортный узел предполагается разместить в восточной части города, рядом с кольцевой развязкой, на пересечении продолжения ул. Машиностроительной (1-я автодорога) и пр. Яшьлек, в укрупненном квартале, ограниченном продолжениями ул. 40 лет Победы и ул. А. Абсалямова.

Ещё одним необходимым мероприятием по совершенствованию транспортного каркаса территории является обустройство и развитие магистральной транспортной связи вдоль Камского побережья, позволяющей начать его активное освоение, как важнейшей части «зелёного» и экологорекреационного каркаса города.

Сложившаяся административная и планировочная структуры города, его ландшафт и особенности застройки, предопределяют формирование полицентрической системы городских центров (рис. 5), способных принимать на себя функции как общегородского центра, так и центров планировочных районов города, распределив таким образом между ними ряд важнейших специализированных функциональных процессов и общегородских объектов.

Надо заметить, что сегодня, в градостроительстве, представления об общегородском центре, как о компактной концентрации комплекса репрезентативных объектов общегородского значения значительно изменились, особенно в крупном городе. Функции общегородского центра, реально, в отсутствии в Набережных Челнах сформированного по проекту специального градостроительного комплекса объектов общественного назначения, диффузно распространились на достаточно обширную территорию, смешиваясь с жилыми кварталами, преобразуя старопромышленные территории, захватывая и используя для своих нужд административные и коммунально-складские объекты. На смену традиционным понятиям «центральная площадь» или «центральная улица» пришло стихийно сложившееся, аморфное, не имеющее ясных границ понятие «общественного пространства», далеко не всегда удобное в жизни, плохо скординированное с заложенными Генпланом планировочными особенностями города, местами вступая в противоречие с дальнейшим развитием Набережных Челнов.

Здесь очень явно проявился аспект «не стыковки» между «естественным» и «искусственным» подходом к управлению ходом городского развития, чётко «высветив» достоинства и недостатки каждого из этих походов.



6(а)



Как довольно точно в своей статье отметил Гёкан Авджиоглу⁴ «...на мой взгляд общественный центр как самостоятельная архитектурная типология в нашу нынешнюю эпоху позднего капитализма изживает себя... а места где собираются люди, теперь распределены в пространствах со множеством разных функций». В результате возникла серьезная необходимость проектной реформации этого пространства, органично увязав его параметры, границы и ключевые акценты с развивающейся городской инфраструктурой транспортно-пешеходного движения и местами концентрации активной жизнедеятельности горожан.

Сегодня, предлагаемая в концепции система общественного центра, поддерживающая и упорядочивающая сложившуюся ситуацию,— это развитая, пространственная структура, которую скорее можно идентифицировать как «центральную зону» города, пронизывающую городскую ткань, концентрирующую «избыточное» количество востребованных потребителями процессов обслуживания. При этом, одной из ключевых особенностей местоположения этой пространственной

структуры и присущих ей характеристик, является наличие концентрации транспортных коммуникаций и остановок транспорта, обеспечивающих такое же «избыточное» количество выбора маршрутов передвижения по городу и за его пределы. В этом случае явно проявляются принципы концентрации и «избирательности» — возможности широкого выбора потребителем в локальном пространстве удобной для него услуги из богатого набора различных предложений. Как правильно отмечает Н. Зубаревич: «Собственно концентрация и разнообразие — две базовые характеристики города...», которые в целом «...обеспечивают устойчивость развитию города или системы городов в пределах агломерации». И далее: «...искусственный город монофункционален, нацелен на решение одной задачи. Тут нет органического разнообразия, создаваемого длительным эволюционным развитием... моногороду гораздо труднее адаптироваться к изменившимся условиям»⁵.

Так, в соответствие с концепцией, и поддерживая естественный ход развития, в Комсомольском районе города, планировочный центр формируется в виде

Рис.5.
Концепция разрабатываемого Генплана с выделением зон центра.

Рис.6.
Центральная зона Комсомольского района:
а) План;
б) Фото спортивного центра на берегу Мелекески, (1970-80-е гг.);
в) Архитектурное предложение по пространственному решению Междуреченской «Стрелки»



Рис.7.
План планировочного центра Междуречья, протянувшегося к берегу Камы, вдоль междуреченского бульвара

линейной системы площадей, скверов, набережных и бульваров, протянувшихся вдоль Набережно-Челнинского проспекта, от площади Дворца Энергетиков по пр. Мусы Джалиля до моста через р. Мелекеску и, второй линией, от Спортивного комплекса на Тукаевской Набережной р. Мелекески, и далее, вдоль этой набережной до мечети Булгар и Междуреченской стрелки (рис 6а, 6б, 6в). Наиболее значимая часть данного планировочного центра — это уже сложившаяся в Советское время система крупных спортивных объектов, расположенных вдоль берега Мелекески, и продолжающая ее, формируемая в последние годы Тукаевская набережная, требующая сегодня дополнительного насыщения торгово-рекреационными объектами. Особенno важная часть этого планировочного центра — это район улицы «Центральная» (историческая часть города) и комплекс зданий Междуреченской стрелки, значимый в силу своего выразительного ландшафта и местоположения.

На территории Междуречья, на границе Комсомольского и Центрального районов, предполагается формировать планировочный центр вдоль

предлагаемого проектом «Междуреченского бульвара» (рис. 7), прокладываемого от локального центра района «Орловское поле», Храма Космы и Дамиана, на северо-запад, через территорию прекратившего свою деятельность завода силикатного кирпича, и далее на север, к берегу реки Кама, через территорию заброшенного карьера,— в виде относительно компактной линейной, расположенной перпендикулярно берегу Камы, территории с преобладанием торгово-деловых функций, офисных зданий, образовательных комплексов и высотного, преимущественно арендного жилья. Здесь же, на берегу Камы, от участка Водозабора до улицы Дружбы Народов, формируется репрезентативный фрагмент набережной с дальнейшим жилым и рекреационным использованием территории, развивающейся на восток, вдоль улицы Раскольникова.

Третий планировочный узел общегородского центра располагается на границе Центрального и Автозаводского районов и совпадает с территорией, предложенной для размещения общегородского центра ранее действующими Генпланами 1972

8(a)



8(б)



и 2006 годов (площадь Азатлык и 19-й комплекс (рис. 8а, 8б)).

В отличие от предыдущих Генпланов (1972-го, 2006-го годов), центр здесь приобретает более разветвленную и многофункциональную структуру, формируя выход к проектируемой сегодня Табеевской набережной, вдоль проспекта Х. Туфана и систему пешеходных зелёных связей, включая проектируемый Центральный бульвар (19-й комплекс), Парк Победы, Шишкинский бульвар, бульвар Энтузиастов и площадь Азатлык, образуя прогулочное, активно озелененное «Малое бульварное кольцо» (рис. 9). Причём объекты, формирующие эту пешеходную систему, в значительной степени, предполагается использовать для размещения культурно-развлекательных функций.

Рис.8.
Пространственные
доминанты:
а) Площадь «Азатлык»;
б) 19-й комплекс

Рис.9.
«Малое бульварное
кольцо»

Заключение

Концепцией разрабатываемого Генерального плана города, впервые, в отличие от всех предыдущих градостроительных проектов, предлагается разветвленная планировочная структура общественного центра, сформированная из дискретных планировочных узлов, каждый из которых имеет свой уникальный набор объектов городского уровня обслуживания и имеет непосредственный выход к Камской агломерации.

Еще одним важным отличием предлагаемой концепции является повышенное внимание к организации системы благоустроенных и озелененных пешеходных связей внутри центральной зоны города в тесной увязке с существующими и предлагаемыми знаковыми объектами — генераторами и точками градостроительного развития.

Таким образом, планируется существенно развить систему «центральных зон» города, используя принцип «дискретной концентрации» объектов обслуживания городского значения. Причём в двух случаях — вдоль Междуреченского бульвара и в системе Малого бульварного кольца, основные объекты центра концентрируются на относительно локальных участках городской территории, сформированных в виде пешеходных бульваров, увязанных с осьми линейного развития и транспортными магистралями.

Предлагаемая в проектной концепции нового Генерального плана система центральных зон города ориентирована, в первую очередь, на формирование удобных, способствующих становлению и инициации индивидуальной и публичной активности горожан, повышению уровня комфорtnости городской среды центра. Семантическая, ландшафтная и планировочная индивидуализация этих мест также может и должна воздействовать на позитивное восприятие пространств центра горожанами и гостями города, поддерживая и развивая городские бренды — «город, удобный для жизни» и «индустриально-технологическая столица Татарстана», и укрепляя, тем самым, рейтинг города в системе межселенной конкуренции.

¹ Мало кому известно, что Б. Рубаненко, под давлением обстоятельств (крайние сжатые сроки проектирования), отказался от увязки планировки и застройки площади нового строительства с уже существующим к тому времени «поселком ГЭС» и исторической частью г. Набережных Челнов и, отступив на восток на несколько километров, запроектировал вполне обособленный и самодостаточный «Новый город».

² НПЦ – научно-проектный центр

³ Особенности местного городского бизнеса – население города, сформировавшееся в 70-80-е годы XX века, составили люди, съехавшиеся на ударную комсомольскую стройку со всей страны, и поэтому отличающиеся повышенной активностью и предпримчивостью, что и сегодня характерно для местного бизнеса.

⁴ Гёкан Авджиоглу – известный турецкий архитектор, член RIBA, профессор Технического Университета в Стамбуле, ESA в Париже. Speech (Community Center) № 21, 2019 г.

⁵ Н. Зубаревич. Страна городов: теория и практика российской урбанизации.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Градостроительный кодекс РФ (по состоянию на 1.06.17г.) - М.: «Проспект», 2017. – 320 с.
2. Гутнов А. Э. Города и люди: Ст., выступления, докл., интервью / А. Э. Гутнов. - М.: МГ «Ладья», 1993. – 317 с.
3. Батенчук Е. Н. Всё остается людям. Воспоминания энергостроителя / Е. Н. Батенчук; лит. ред. Л. Л. Поляковой. - Изд. 2-е. - Казань: ПИК «Идел-Пресс», 2008. - 190 с.
4. Смоляр И. М. Градостроительное планирование как система: прогнозирование – программирование – проектирование / И. М. Смоляр. – науч. монография. РААСН. - М.: «Эдиториал УРСС», 2001. – 164 с.
5. Роу К., Кеттер Ф. Город-коллаж / Колин Роу, Кеттер Фред; пер. с англ. под ред. И. Третьякова. – М.: «Strelka Press», 2018. – 208 с.
6. Зубаревич Н. В. Страна городов: теория и практика Российской урбанизации / Н. В. Зубаревич. «Стимулы, парадоксы, провалы: город глазами экономистов: сборник статей». – М.: «Strelka Press», 2015. – 224 с.
7. Фабьян Б. Тольятти. Рождение нового города / Белла Фабьян. – Екатеринбург: Изд-во «Татлин», 2014. – 144 с.
8. Развитие евразийских городов. Обзор особенностей развития. Авт. коллектив – Лепешкина М. Н., Дридзе Д. Б., Попова Е. А. [и др.]. - М.: «Комитет по архитектуре и градостроительству города Москвы», 2018. – 419 с.
9. Исмагилова С.Х., Залетова Е.А. «Вопросы структурно-планировочных преобразований районов массовой жилой застройки». Известия КГАСУ, 2015, №4 (34). С. 129-134.
10. Дембич А. А., Орлова Н. Г. Особенности сохранения историко-культурной идентичности крупных индустриальных городов (на примере г. Набережных Челнов) // Известия КГАСУ. 2020. № 3 (53). С. 84–95.