



ALEXANDER A. DEMBICH

AGGLOMERATIONS OF TATARSTAN - SPONTANEOUS FORMATION OR PLANNED DEVELOPMENT

The problem of agglomeration development of large cities in Russia has been relevant for several decades. The strategy of socio-economic development of Tatarstan, approved in 2015, outlined the creation and development of three agglomerations on the territory of the republic.

The article discusses the territorial and economic resources that make it possible to implement the program of agglomeration development of the Kazan, Kama and Almeteyevsk agglomerations, laid down in the strategy of «Tatarstan-2030».

Keywords: socio-economic development, agglomeration, residential zone, urban economic development, Kama zone, residential development zone.

Когда на Балтийском международном экономическом форуме поднялся вопрос о приоритетном развитии Российских агломерациях, как о флагманах экономического развития страны, то в нескольких субъектах РФ стали появляться идеи об агломерационном развитии соответствующих столичных городов. Присмотревшись к этой тенденции, не остался в стороне от этого, ставшего модным трендом градостроительной политики, и Татарстан. Утвержденная в 2015 г. стратегия социально-экономического развития республики заявила о необходимости развития, не территории Татарстана сразу трёх агломераций — Казанской, Камской и юго-восточной Альметьевской. Действительно, предпосылки к этому существовали [1,2]. Так вокруг Казани, имеющей сегодня статус городского округа, в радиусе достаточно удобном для формирования подобного градостроительного образования, т.е. на расстоянии в 25–30 км. от границ столицы Татарстана, располагается несколько средних и малых городских поселений, неплохо в транспортном отношении связанных со столицей и интенсивно интегрирующих повседневные майтниковые миграции [4]. Это райцентры, окружающих Казань муниципальных районов — города Зеленодольск, Лаишево, Пестречи, Арск, п.г.т. Высокая гора и Верхний Услон. Кроме этих районных центров в систему Казанской агломерации должен был войти и один из первых наукоградов постсоветской России — Иннополис, разместившийся на правом берегу Волги.

На самом деле идею двухъядерной Казанской агломерации, ещё до четвертого Байкальского

ДЕМБИЧ А.А.

АГЛОМЕРАЦИИ ТАТАРСТАНА - СТИХИЙНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ ИЛИ ПЛАНИРУЕМОЕ РАЗВИТИЕ

Проблема агломерационного развития крупных городов России актуальна уже в течение нескольких десятилетий. Стратегия социально-экономического развития Татарстана, утвержденная в 2015 году, наметила создание и развитие на территории республики трёх агломераций.

В статье рассматриваются территориальные и экономические ресурсы, позволяющие реализовать, заложенную в стратегии «Татарстана-2030», программу агломерационного развития Казанской, Камской и Альметьевской агломерации.

Ключевые слова: социально-экономическое развитие, агломерация, селитебная зона, градоэкономическое развитие, Прикамская зона, зона жилой застройки.

экономического форума (сентябрь 2006 г.) в Иркутске, высказывал министр строительства Татарстана М. Хуснуллин, продвигая идею «Большого Зеленодольска» — стотысячного промышленного спутника Казани. Он предложил концепцию линейного развития Зеленодольска вдоль побережья Волги в сторону Казани, основываясь на плотном окружении Зеленодольска, лесными массивами, имеющей природоохраный статус, не позволяющими найти место для развития остро необходимой жилой застройки. При этом, ещё одним основанием для такого предложения, являлось наличие системы близко расположенных отдельных поселений и садовых кооперативов между Казанью и Зеленодольском, вдоль Волжского побережья на пятнадцатикилометровом отрезке [3].

Хотя периферийное население всех этих окружающих Казань территорий было не очень велико для развитой агломерации [1,2], но при этом надо учитывать, что из городов — миллионников России, Казань является самым быстрорастущим, по — населению, городом, не считая конечно Москвы и Санкт-Петербурга. Да и территориально Казань росла очень быстро, увеличив свою территорию с 425 кв.км. в начале двухтысячных, до 638 кв.км. к настоящему времени. В этом отношении важно отметить опережающее развитие «стыковых узлов», активно формирующихся на границах территории Казани, в местах вхождения на территорию города важнейших транспортных магистралей. Стыковые узлы интенсивно насыщаются учреждениями обслуживания,

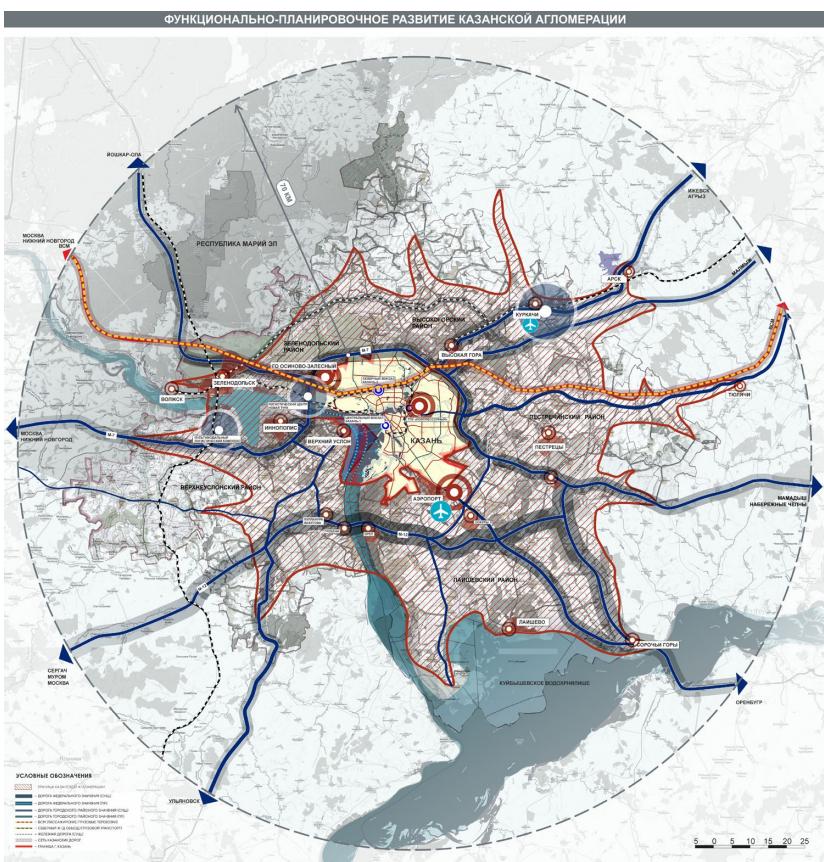


Рис.1.
Функционально-
планировочное развитие
Казанской агломерации

принимающими на себя маятниковые потоки и постепенно «обрастают» новыми жилыми массивами, как на Казанской территории, так и на территории примыкающих муниципальных районов (рис. 1,2). Что касается Камской агломерации — это сегодня наиболее полно подготовленная территория в Татарстане для агломерационного развития. Здесь, благодаря интенсивной градостроительной деятельности в последние десятилетия существования Советского Союза, возникло несколько новых крупных промышленных объектов, а в соответствии с этим и активно растущих городских систем.

Первенцем активной урбанизации этого района Татарстана можно считать строительство Заинской ГРЭС, мощностью 1200 МВт, возводить которую начали, в соответствии с распоряжением СМ СССР от 17.05.1955 г., по проекту Киевского отделения «Теплоэлектропроекта», и сдали в строй в 1963 году. Появление такого мощного энергетического объекта определило в 1958 году выбор площадки под строительство Нижнекамского химкомбината, расположенного на берегу Камы в 40 км от Заинска. Уже 25.12.1960 г. на эту площадку прибыл первый саннотракторный поезд со строителями. Учитывая размах планируемого промышленного строительства, в 1965 году, в непосредственной близости от строительной площадки химкомбината, выше по Каме, начинает строиться Нижнекамская ГЭС. Подобная

концентрация энергетических объектов и вызвала «взрывной» рост этой локальной градостроительной системы. Начиная с этого времени, советская градостроительная теория уже системно рассматривает эту территорию, как один из крупнейших и перспективных в Волжско-Камском регионе, территориально-производственных комплексов [3]. В связи с такой концентрацией энергетических и транспортных коммуникаций, в августе 1969 года, Советским правительством принимается решение о размещении к юго-востоку от г. Набережные Челны (получившего статус города в 1930 г.) Камского автозавода большегрузных автомобилей. Разработать генеральный план города, а точнее его селитебной части, в качестве генпроектировщика было поручено Центральному институту экспериментального проектирования жилища в Москве (ЦНИИЭП жилища).

К этому времени, начиная с 1961 г. и по 1973 г., ЦНИИЭП жилища, в сотрудничестве с другим Московским проектным институтом — ЦНИИП градостроительства уже работали над проектом селитебной зоны Волжского автомобильного завода в Тольятти [6].

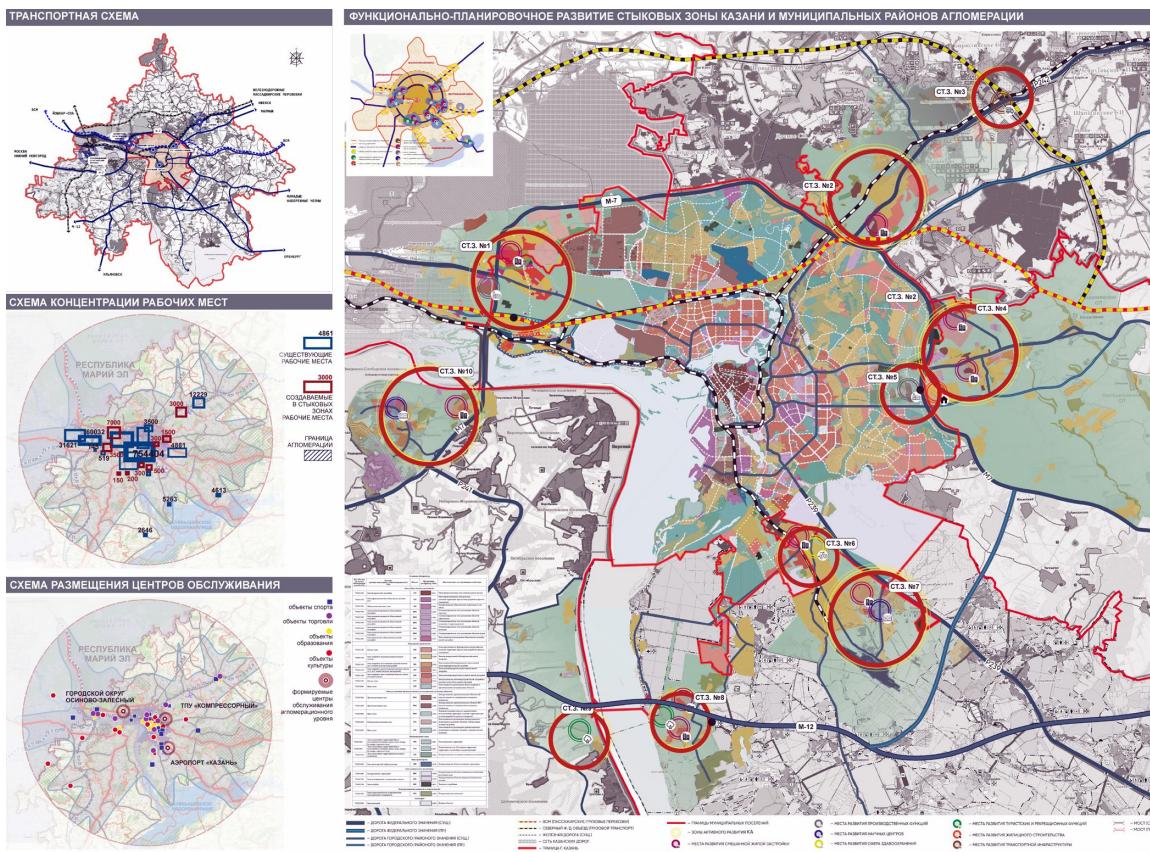
Следует заметить, что если на генеральный план селитебной зоны Тольятти у консолидированного коллектива ЦНИИЭП жилища и ЦНИИП градостроительства пришлось потратить почти 12 лет, то на проект генерального плана селитебной зоны Набережных Челнов, рассчитанной на 350 тыс. жителей, было отведено всего 2 года, включая сбор материалов и период согласований.

А время поджидало — 13 декабря 1969 г. экскаватор уже вынул первый ковш земли на строительство КАМАЗа.

Учитывая это, руководитель проектного коллектива, директор института ЦНИИЭП жилища Б.Р. Рубаненко принял разумное решение не увязывать в единую градостроительную систему уже построенный в районе плотины через Каму поселок Гидростроителей, существующую историческую часть Набережных Челнов в районе Элеваторной горы, а отодвинуться на несколько километров восточнее, перескочив через уже построенный по проекту института «Гипронефтестрой» завод ячеистых бетонов (ЗЯБ), использующий новейшую, для того времени, шведскую технологию. Эта проектируемая ЦНИИЭП жилища селитебная зона получила тогда, в виду своей обособленности, условное название «Новый город», которое потом укоренилось и существует до настоящего времени [5].

Таким образом, территория «Нового города» оказалась расположенной на пологом склоне, прямо напротив площадки автозавода, линейно вытянувшись между акваторией Камы и территорией КАМАЗа.

Подобное расположение подсказало проектировщикам ЦНИИЭП жилища идею специфической геометрии проспектов Нового города, северным концом упирающимися в прибрежную зону Камы, а южным — в проходные заводов КАМАЗа. По сути, возникла классическая схема линейной планировочной структуры города, активно продвигаемой в 30-е — 60-е годы XX века



архитектурной школой европейского модернизма. Уже в позднее советское и постсоветское время планировочная организация этого ТПК продолжило свое развитие.

В 80-е годы появляются новые идеи по дальнейшему развитию этой территории — начинается строительство Елабужского тракторного завода и Новоменделеевского химического завода. А уже в постсоветское — в Нижнекамске начинается строительство корпорацией «Татнефть» нефтеперерабатывающего комплекса «Танэко». В 2005 году вблизи Менделеевска строится и начинает работать очень крупное химическое предприятие «Аммоний», а в 2007 году, в 10 км от Елабуги, на площадке так и несостоявшегося тракторного завода, открывается крупнейшая в России особая экономическая зона ОЭЗ «Алабуга».

В результате, к сегодняшнему моменту, на относительно компактной территории с радиусом в 30–50 км, что как раз соответствует размеру крупногородской агломерации, сложился мощный территориально-производственный и энергетический комплекс с населением более одного миллиона человек — вполне сформировавшаясяprotoагломерация.

Основной проблемой ее дальнейшего градоэкономического развития в настоящее время — перерастанием в эффективно функционирующую агломерацию, является ее недостаточная внутренняя транспортная связность, обусловленная рекой Кама, разделяющей Камскую

агломерацию на две части, серьезный дефицит культурно-образовательных функций в ядре агломерации и отсутствие четких принципов организации системы управления агломерацией на муниципальном уровне [7].

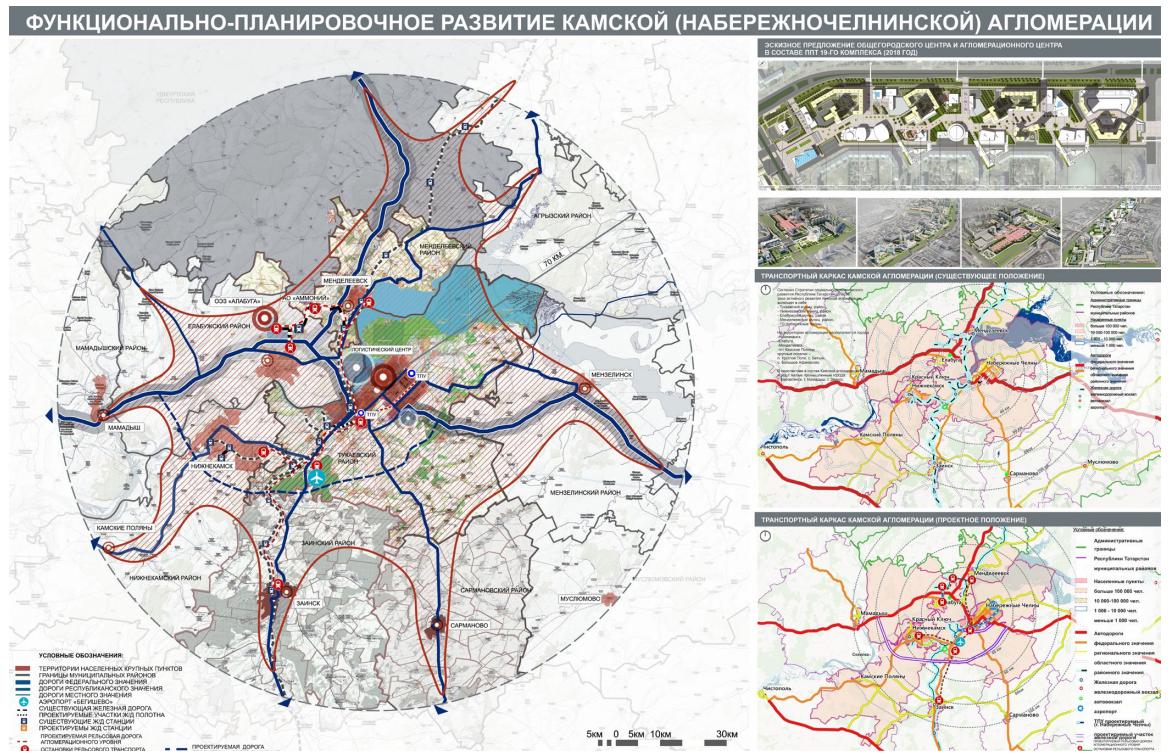
Генеральный план Набережных Челнов, подготовленный проектным институтом ЦНИИЭП жилища и утвержденный в 1972 году, предусматривал в «19-том комплексе»¹ Нового города создание общегородского центра, общей площадью 37 гектар. Пространственная структура этого центра предполагала двухъярусное устройство, где на втором уровне, представляющем собой гигантскую платформу, протяжённостью около километра, располагалась пешеходная эспланада для политических манифестаций, окружённая общественными зданиями. Проект этот, из-за нехватки средств, так и не был осуществлён.

В 2017–2018 годах проектный коллектив КГАСУ разработал новый проект планировки (ППТ) и застройки этой территории, который был утвержден муниципальным руководством города. Идея пешеходной эспланады в этом проекте была интерпретирована в пешеходный бульвар, проложенный на земной поверхности, сформированный как крупными общественными проектами, так и высотными жилыми зданиями.

В ходе разработки нового Генерального плана муниципального округа г. Набережные Челны проектным подразделением НИИПЦ «Интерра»

Рис.2.
Функционально-планировочное развитие стыковых зон Казани и муниципальных районов агломерации

¹ В связи с графиком строительства Нового города в 70-е годы XX века, за всеми микрорайонами Нового города были закреплены номера строительных комплексов, сохранившаяся до настоящего времени.



(КГАСУ), начатой в 2019 году на основе заключенного муниципального контракта, одной из задач этой работы является обеспечение всей территории Камской агломерации эффективной связности с городом Набережные Челны, как ядром этого агломерационного образования (рис. 3).

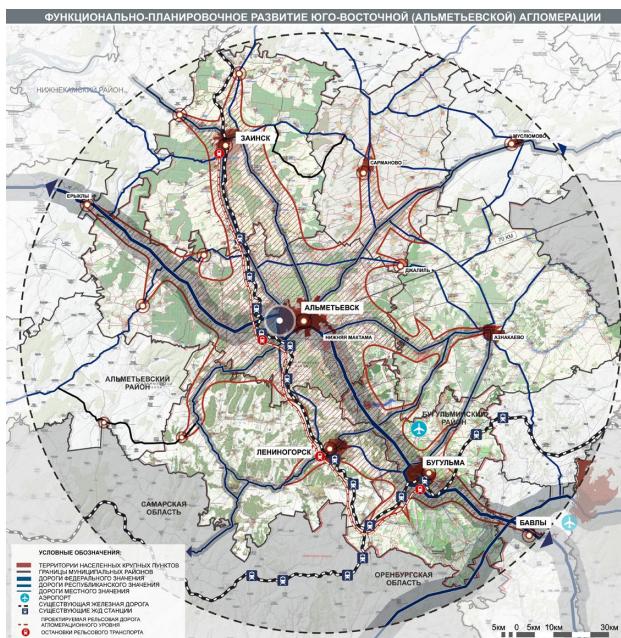
Предпосылками решения этой задачи является наличие железной дороги для поездов дальнего следования, проходящей, касательно территории всех городов агломерации за исключением Елабуги. Но учитывая, что железнодорожная линия подходит к территории ОЭЗ, пролегая всего в 4–5 километрах от границы Елабуги и проходит на расстоянии менее одного километра от аэропорта «Бегишево», появляется возможность, путем дополнительного устройства 10–12 километров железнодорожного полотна, связать все города агломерации и аэропорт скоростным реверсивным движением внутриагломерационной электрички.

Это решение не только позволит скоростным бесперебойным железнодорожным движением обеспечить все деловые маятниковые поездки, но и придаст сильнейший импульс всему градостроительному развитию Камской агломерации [8]. Возросшая внутриагломерационная связность должна стать очень серьезным шагом к появлению в Набережных Челнах политехнического университета на 10–15 тысяч студентов, в чем очень нуждается вся прикамская зона Татарстана и что является одним из решающих факторов успешного ее развития и привлекательности для молодого поколения.

Рис.3.
Функционально-планировочное развитие Камской агломерации

Третья запланированная агломерация Татарстана — Альметьевская, сегодня наименее готова к преобразованию в городскую агломерацию, со всеми необходимыми для нее признаками. Ее костяк формируют три города, являющиеся районными центрами соответствующих муниципальных районов — Альметьевск с населением в 155 тысяч человек, Бугульма с населением около 80 тысяч жителей и Лениногорск, примерно с такой же численностью населения. Расстояние между этими городами составляет от 40 до 50 км по автодорогам. Следует отметить, что сеть автодорог на территории Альметьевского, Бугульминского и Лениногорского муниципальных районов достаточно плотная и хорошего качества. Сказалась деятельность корпорации «Татнефть», штаб-квартира которой расположена в Альметьевске и которая постоянно расширяет автодорожную сеть для хорошего доступа к точкам нефтедобычи и тщательно следит за дорожным состоянием.

Несмотря на то, что в Альметьевске расположен Нефтяной институт, диапазон профессиональных специализаций в этом ВУЗе невелик, как не очень широк в этой городской системе и диапазон привлекательных учреждений культуры, разнообразия рабочих мест и мест проведения досуга, как в Альметьевске, так и в других городах этой системы. Хотя повседневный миграционный поток между городами существует, но он не настолько велик, чтобы образовать полноценную городскую агломерацию. К тому же, на территории всегда «витает дух вопроса», а что же будет после нефти?



Чтобы превратить эту локальную систему расселения в устойчивую сложившуюся агломерацию, необходима серьезная проработка стратегии социально-экономического развития с хронологическим горизонтом в 20–30 лет [5]. В первую очередь эта стратегия должна обозначить и обосновать расширение диапазона рабочих мест на территории агломерации, причем, по-видимому, мест в основном в третичном секторе экономики.

В настоящее время, в связи с тем, что главное градообразующее предприятие Альметьевска — ПАО «Татнефть», в городе самый высокий уровень средней заработной платы в Татарстане. Это активизирует развитие рынка жилья в городе. Но расширение территории города под жилищное строительство существенно затруднено окружающими город нефтяными полями. В настоящее время в городе начинается процесс редевелопмента неэффективных производственных территорий, дополнительно обусловленный глобальным трендом становления постиндустриальной экономики. При этом надо отметить, что на территории есть действующая железная дорога для поездов дальнего следования, хотя для пассажирского агломерационного трафика она сейчас не используется. В этом отношении новая стратегия развития должна по возможности, опираясь на ресурсный потенциал каждого места, дифференцировать градообразующие функции поселений, образующих агломерацию. Это позволит значительно усилить привлекательность каждого из мест и активизирует потоки, обеспечивающие внутреннюю связь агломерации (рис. 4,5).

Стратегия социально-экономического развития Татарстана была принята семь лет назад. И хотя федеральный закон о стратегическом планировании РФ (№ 172 — ФЗ) нацеливает региональное

и муниципальное руководство на обязательную и тесную взаимосвязь стратегий социально-экономического развития (ССЭР) и проектной градостроительной документации, подобная взаимоувязка этих документов довольно редко происходит. В какой-то мере на этом, по-видимому, оказывается разделение планировочных задач сегодня по отраслевому принципу — за деятельность по подготовке схем территориального планирования и Генпланов поселений призвано отвечать Минэкономразвития РФ, за подготовку проектов планировки территорий, ответственность закреплена за Министерством строительства РФ, а за межевание территорий — за Министерством имущественных отношений РФ. При этом, обязанности подготовки всей этой градостроительной документации вообще, согласно Федеральному закону № 131-ФЗ от 06.10.2003 года «Об общих принципах организации местного самоуправления в РФ» возложены на руководство муниципальных образований.

В результате, только через 6 лет после утверждения ССЭР Татарстана, Минэкономразвития РТ провело в феврале 2021 года первое совещание по вопросу градостроительного развития Казанской агломерации, обозначив в его ходе, что будем рассматривать и продвигать этот вопрос теперь регулярно, организуя подобные совещания хотя бы раз в квартал. Но этого так и не случилось. Но кафедра «Градостроительства» КГАСУ, которую проблема агломерационного развития городских систем интересует уже в течении многих лет, продолжала эту проблематику исследовать и апробировать на проектных моделях вариантов градоэкономического развития всех агломераций, намеченных в стратегии развития РТ.

Обобщенный опыт этих исследований, в виде градостроительных концепций развития, в последний

Рис.4.
Функционально-планировочное развитие Альметьевской агломерации

Рис.5.
Функционально-планировочное развитие Альметьевской агломерации.
Развитие микрорайонов в городе Альметьевске за счет редевелопмента промышленных территорий.

раз был продемонстрирован 30 июля 2021 года в КГАСУ на мероприятии, посвященном открытию центра градостроительного планирования и проектирования университета («Urban planning»), в присутствии Президента РТ Р.Н. Минниханова, руководителей КМ РТ, министров транспорта и строительства Татарстана, а также мэров ряда городов Татарстана. Результатом этой демонстрации, по предложению руководства КГАСУ, должно было стать решение Правительства РТ о полном развертывании этой работы на базе научно-проектного градостроительного потенциала университета. Пока серьезного развертывания этой работы не произошло, но предшествующий опыт научно-технических и практических работ вселяет уверенность в положительном результате.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Аникеев В.В., Владимиров В.В. Градостроительные проблемы совершенствования административно-территориального устройства. М.: Эдиториал УРСС, 2002. 120 с.
2. Зубаревич Н. В. Страна городов: теория и практика российской урбанизации. В сб. «Стимулы, парадоксы, провалы»: Город глазами экономистов. М.: Strelka Press, 2015. 224 с.
3. Каменский В.А., Вайтенс М.Е. Пригородные зоны крупных городов. М: Гос. изд. литературы по стр. архитект. стр. материалам, 1963. 148 с.
4. Владимиров В.В., Наймарк Н.И. Проблемы развития теории расселения в России. М.: URSS, 2002. 376 с.
5. Батенчук Е. Всё остаётся людям. Воспоминания энергостроителя. Казань.: ОАО Пик-Идел Пресс, 2008. 192 с.
6. Белла Фабиен. Тольятти. Рождение нового города. Екатеринбург.: Татлин, 2014. 144 с.
7. Перкова М. В., Бик О. В., Перкова А. Ю. Влияние градостроительной политики на развитие транспортной инфраструктуры Белгородской субурбии // Архитектура и строительство России. 2021. № 3 (239). С. 58-65.
8. Трихачёв Ю.Н. Общая теория систем расселения Ростов-на-Дону: южный градостроительный центр, 2020. 288 с.

REFERENCES

1. Anikeev V.V., Vladimirov V.V. (2002) *Gradostroitelnie problem sovershenstvovaniia administrativno-territorialnogo ustroistva* [Urban planning problems of improving the administrative-territorial structure]. – Moscow : Editorial URSS, 120 p.
2. Zubarevich N. V. (2015) *Strana gorodov: teoria i praktika rossiuskoi urbanizaci* [Country of cities: theory and practice of Russian urbanization. On Sat. «Incentives, paradoxes, failures». The city through the eyes of economists]. – Moscow : Strelka Press, 224 p.
3. Kamenensky V.A., Vaytens M.E. (1963) *Prigotovlenie zoni krypnih gorodov* [Suburban areas of large cities]. – Moscow : State Publishing House of Literature on Construction, Architecture and Building Materials, 148 p.
4. Vladimirov V.V., Naimark N.I. (2002) *Problemi razvitiya teorii rasseleniya v Rossii* [Problems of development of the theory of settlement in Russia]. – Moscow : URSS, 376 p.
5. Batenchuk E. (2008) *Vse ostaiotsa lydami/ Vospominania inergostroitela* [Everything remains for people. Memories of an energy builder]. – Kazan : OJSC Pik-Idel Press, 192 p.
6. Bella Fabien. (2014) *Tolyatti rogdenie goroda Yekaterinburg* [Tolyatti. Birth of a new city. Yekaterinburg]. - Moscow: Tatlin, 144 p.
7. Perkova M. V., BIK O. V., Perkova A. Yu. *Vliyanie gradostroitel'noj politiki na razvitiye transportnoj infrastruktury Belgorodskoj suburbii* [Influence of urban policy on the development of transport infrastructure of Belgorod suburbia] // Architecture and construction of Russia. № 3 (239). P. 58-65.
8. Trikhachev Yu.N. (2020) *Obchaja teoria sistem rasseleniya Rostov-na-Don* [General theory of settlement systems Rostov-on-Don]. Rostov-on-Don: southern town-planning center, 288 p.