

АНАЛИЗ ФОРМИРОВАНИЯ УРБАНИЗИРОВАННЫХ ЛАНДШАФТОВ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ГОРОДОВ

Ситник О.В., Вишневская Е.В.

Тольяттинский государственный университет, Тольятти, e-mail: lelay-95@mail.ru

В статье рассматривается новый вид образования и развития современного города называемый индустриальным. Рассмотрены отличительные черты, характеризующие его принадлежность к этому типу городского поселения, приведены основные идеи, которыми руководствовались при проектировании индустриального города, с точки зрения влияния экономико-географических факторов. Проведено исследование причин возникновения такого рода городов, их этапов стремительного становления и формирования. Приведён анализ зависимости роста численности населения от увеличения или понижения экономического благосостояния промышленного узла, напрямую связанного с индустриальным городом и анализ влияния развития городских ландшафтов на специфику формирования урбанистического пространства современных индустриальных городов. Рассмотрен вопрос благоустройства индустриального города с точки зрения пространственной непрерывности природно-ландшафтного каркаса территории города для создания цельности городской среды.

Ключевые слова: индустриальный город, городской парк, кварталы, урбанизированный ландшафт.

ANALYSIS OF FORMATION OF URBANIZED LANDSCAPES OF INDUSTRIAL CITIES

Sitnik O.V., Vishnevskaja E.V.

Togliatti State University, Togliatti, e-mail: lelay-95@mail.ru

The article considers a new type of beginning and development of a modern city called industrial. The distinctive features characterizing his belonging to this type of urban settlement are considered, the main ideas that guided the design of an industrial city, from the point of view of the influence of economic and geographical factors, are given. A study was made of the reasons for the emergence of such cities, their stages of rapid formation. An analysis of the dependence of population growth on the increase or decrease in the economic well-being of an industrial hub directly connected with an industrial city and an analysis of the influence of the development of urban landscapes on the specificity of the formation of the urban space of modern industrial cities is given. The issue of improving the industrial city from the point of view of the spatial continuity of the natural and landscape framework of the city's territory to create the integrity of the urban environment is considered.

Key words: industrial city, city park, blocks, urbanized landscape.

Город как социальное явление существует уже не первое тысячелетие и возникал, как правило, вдоль или около водного ресурса на пути торговых путей. В настоящее время возникновение новых городов определяет в первую очередь крупный промышленный узел,

концентрирующий в себе новые промышленные предприятия и поселения, напрямую зависящие от него в экономическом и социальном плане. Индустриальный город – в рамках истории развития городов явление достаточно недавнего времени и имеет короткую историю своего развития. Причиной тому является то, что основным фактор, который показывает на «индустриальность» города является его тесная связь с промышленным комплексом, который служит началом для развития или даже образования нового города.

Понятие индустриальный город было введено Тони Гарнье в 1917 году, когда он презентовал свою идею плана «индустриальный город». Основной идеей было разделение районами городской организации пространства на жилую часть, на промышленный комплекс, на культурно-хозяйственную и район для сельского хозяйства. Заводская территория «промышленного города» предполагала общую структуру и объединённость систем, а не отдельные строения на местности. Жилая часть города проектировалась из перпендикулярных друг другу улиц, с расположением домов согласно выгоднейшей инсоляции помещений. Ориентация этих районов исходила из вида ландшафтного устройства территории и зависела от географического положения города, взаимное расположение районов также учитывалось, так, например, промышленная часть должна была располагаться в определённом отдалении от жилого исходя не только из соображений экологии и здоровья, но и из предположения дальнейшего самостоятельного развития районов, давая им пространство для их географического роста (рис. 1).

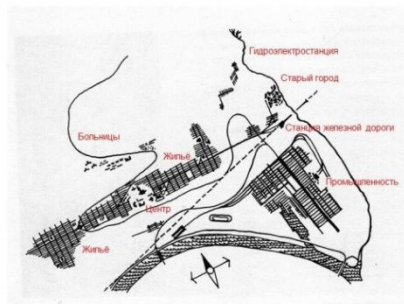


Рис. 1. «Промышленный город» Тони Гарнье 1904-1917гг.

Основой планировки послужила гипподамова система, по которой свои города строили ещё древние греки. Гипподамова система — это метод планировки городов античности, где улицы пересекаются под прямыми углами, кварталы и площади равные прямоугольные (рис. 2). Такое название системы связано с именем Гипподама Милетского, древнегреческого архитектора. Такие античные города как Пирей, Родос, Фурии, Александрия Египетская были спланированы по методу Гипподама (рис. 3). В основу

заложен принцип равноправия застройки и демократическая сетка, прямые улицы ориентировались по сторонам света, а жилые кварталы разделялись на двое проходом. [5]

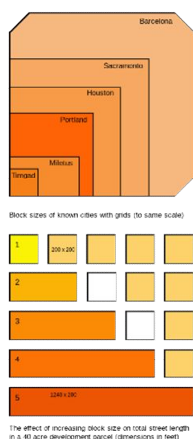


Рис. 2. Вверху: размеры кварталов городов, спланированных в регулярной сетке. Внизу: зависимость длины улично-дорожной сети от размера квартала для общей площади поселения, равной 40 акрам (размеры — в футах).

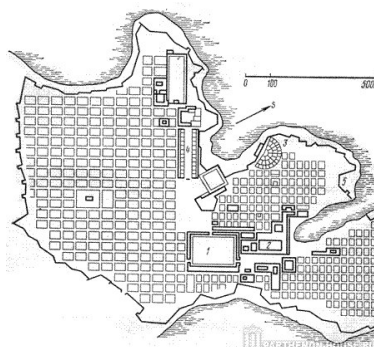


Рис. 3. Планировка г. Милет

Основным объяснением прямоугольной системы было то, что воздух будет циркулировать свободно и в достаточном объёме, что в дальнейшем будет оказывать положительное влияние на экологическую обстановку. Также немаловажным критерием выбора гипподамовой системы являлась экономическая выгода застройки прямоугольными домами, которые легче вписать в прямоугольную территорию.

Идеи Тони Гарнье разделял другой более знаменитый архитектор Ле Корбюзье, который и продвигал его основные положения в массовое строительство и благодаря ему эти идеи нашли своё воплощение в жизни. Идея такого вида зонирования была положена в основу планировки города Бразилиа. Все эти составляющие были соединены между собой развитой транспортной инфраструктурой, которая обеспечивала жизнедеятельность города и социальную жизнь его жителей.

Ярким зарубежным примером индустриального города является Детройт, история которого стала стремительно развиваться вместе с открытием в 1899 году первого

автомобильного завода.[6] Детройт — главный центр автомобильной промышленности США, самый крупный поставщик автомашин в мире. В городе и его пригородах помещаются правления, крупнейшие заводы и лаборатории ведущих автомобильных монополий США — «Дженерал моторс», «Форд» и «Крайслер». С автомобильной промышленностью связаны: чёрная металлургия (специализированная на производстве специальных сталей и тонкого холоднокатаного листа), обработка чёрных и цветных металлов и пластмасс, производство стекла, лаков, красок, подшипников и др. Детройт также крупный центр производства танков и военно-транспортных средств. Развита и химическая промышленность (на базе местных запасов соли). В Детройте преобладает шахматная планировка (рис. 4).[6]

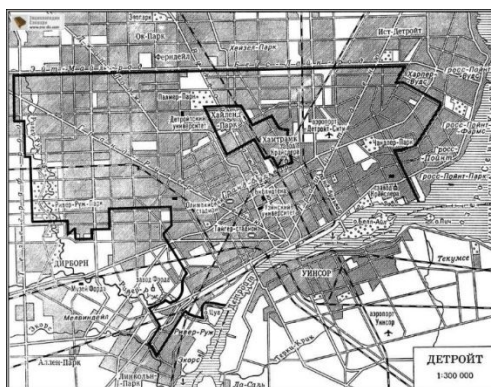


Рис. 4. План Детройта

История Детройта на данный момент насчитывает несколько столетий, начиная с 1701 года, даты образования поселения французами. Статус города он получил ещё в 1802 году, но своё развитие как индустриальный центр он приобрёл только в 1899 году, к 1960 году население города выросло в несколько раз благодаря развитию промышленности в регионе, однако к 2010 году население убыло из города настолько, что сократилось в 2 раза из-за социально-экономического упадка и кризисов в автомобильной индустрии. Таким образом, чётко прослеживается связь между городом и развитием промышленного узла (рис. 5), что отражено в численности населения.



Рис. 5. Численность населения Детройта

В истории нашей страны развитие индустриальных городов имело огромные масштабы, экономика страны XX века развивалась, а с ней были необходимы крупные промышленные центры и рабочие кадры, которые могли поддержать стремительное развитие предприятий по всему Советскому Союзу. Главный критерий урбанизации в советское время – это индустриализация, завод-производитель являлся началом жизни нового индустриального города. [4]

В 60-70 гг. XX века имело место огромное развёртывание новых промышленных комплексов, к которым проектировались не только новые районы, но и целые города. Так своё начало получил Автозаводский район города Тольятти, построенный как жилая зона для работников будущего автогиганта Волжского автомобильного завода. Так население города возросло в несколько раз за короткий период от начала возведения АВТОВАЗа (рис. 6).



Рис. 6. Численность населения Тольятти

20 июля 1966 принято правительственное постановление о строительстве в городе Тольятти автомобильного завода и через год 23 августа 1967 – Президиум Совета Министров СССР рассмотрел и одобрил проект генерального плана первой очереди строительства новой части города Тольятти. Город строился ускоренными темпами, так 13 мая 1969 – заселён первый дом в новом районе, а 1 января 1972 – Население Тольятти составило 360 тыс. человек.

Тольятти протянулся вдоль Волги более чем на 30 км, но визуалью с ней не связан и не имеет ни одной городской набережной. Может быть потому, что город относится к так называемым «новым городам», которые формировались под влиянием производственных факторов – строительство ГЭС и Автоваза. В результате возникли три отраслевые районы - Центральный, Комсомольский и Автозаводский. Все они достаточно обособлены, отделены друг от друга лесными массивами, являющимися местом городского отдыха жителей. Тольятти находится в очень живописном месте - положение каждого района относительно Жигулевского моря, их взаиморасположение, чередование застроенных и открытых

пространств, лесов и сельхозугодий, место промышленных зон — все это, вместе взятое, также определяет черты своеобразия. При этом отсутствует архитектурное разнообразие, мало архитектурных памятников, основная часть построек - типовые здания, которые можно встретить во многих городах России. [2]

Автором проекта Автозаводского района являлся Борис Рубаненко в соавторстве с ЦНИИП градостроительства. Этот район крайне интересен с точки зрения планировочной системы, он считался современным и опережающим развитие районом для своего времени.[3]

Продольные и перпендикулярные магистрали составляют основу Автозаводского района: первые соединяют основные районы города и идут параллельно берегу реки Волги, вторые связывают жилые районы с промышленной зоной и рекой. Жилые кварталы пересекают пешеходные бульвары, проложенные по направлениям, наиболее удобным для жителей.



Рис. 7. Планировка Автозаводского района города Тольятти

По форме начертания плана уличной сети Тольятти построен по регулярной системе, которая подразделена на прямоугольную (рис. 7). Такая система удобна и с точки зрения движения транспорта, и с точки зрения прокладки инженерных систем. Ориентация на местности с такой системой проходит легко и не составляет затруднения даже приезжему туристу в новом для него городе. Прямоугольная система дорог характеризуется хорошей пропускной способностью транспортных потоков, но в крупных городах всё же может не справляться с возросшим количеством транспортных средств.

Пропускная способность магистралей составляет 4 тыс. машин в час, скоростных дорог – 6 тыс. автомашин в час в едином направлении. [7] Ярким примером таких широких магистралей является Московский проспект (рис. 8), проходящий с западной стороны города, его широкая магистраль разгружает город в часы пик, после окончания смены на АВТОВАЗе.

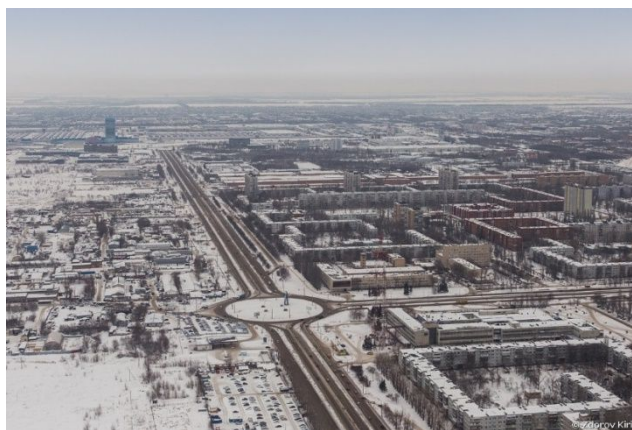


Рис. 8. Московский проспект

Основной территориальной единицей являются укрупненные жилые кварталы, в которых проживает около 30 тыс. человек. Квартал создавался по подобию маленького города, где есть всё необходимое для жизненных потребностей жителей, в нём есть поликлиника, детские сады, школы, объекты досугового назначения и различные универмаги, детские и спортивные площадки, озеленённые бульвары для прогулок. Главным принципом формирования квартала было условие всего необходимого в «шаговой доступности». Практически каждый квартал Автограда имеет скверы и широкие бульвары, которые делят кварталы на две части

В планировании района были учтены факторы микроклимата, создавались полузамкнутые пространства, ограждающие от ветров.

В современных условиях большое значение приобретает проблема формирования таких открытых пространств, в которых сохранена природная основа ландшафта или присутствуют лишь отдельные включения антропогенных элементов. Они имеют наибольшую ценность с точки зрения связей «город-природа», так как являются аккумуляторами экологического равновесия и представляют собой собственно природное окружение. На современном этапе именно эти пространства и являются объектом для проектирования комфортных городских зон средствами дизайна. [2]

Особое место в городском пространстве занимают специализированные, облагороженные растительностью и малыми архитектурными формами места отдыха и культуры – городские парки. Городские парки заняли далеко не последнее значение в планировке нового района, в нынешнее время существует два парка, к сожалению парк на берегу Куйбышевского водохранилища напоминает сейчас лес. Парк Победы располагается мемориал “Подвигу народа вечная слава”. Детский парк разместился около торгового центра «Русь». В парке располагаются водоёмы, аттракционы и с недавнего времени летний бассейн под открытым небом. Автозаводский район является одним из самых озеленённых городов страны. Количество деревьев в среднем составляет 80-100 на один гектар, и насчитывает в

среднем 22,2 кв.м зеленых насаждений на одного жителя, что приравнивает город к курортному.

Однако в последнее время получила распространение идея пространственной непрерывности природно-ландшафтного каркаса территории города, которую можно реализовать путём воссоздания утраченных природных и озеленённых ландшафтов долин малых рек, созданием новых озеленённых территорий и интенсивным озеленением застроенных территорий. В данном случае – такая непрерывность является и плюсом, и минусом города. Для создания цельности городской среды необходимо уделять внимание формированию «контактных зон» природно-ландшафтного и урбанизированного планировочных каркасов, образующих основу развития городских открытых пространств и рекреационных комплексов. [1]

Таким образом, в данной статье приведен анализ влияния развития городских ландшафтов на специфику формирования урбанистического пространства современных индустриальных городов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Барсукова Н.И., Вишневская Е.В. Методология дизайн-проектирования как основа комплексной организации открытых пространств урбанистической среды//Вестник Оренбургского государственного университета-2015.- №5(180)-С.122,123
2. Вишневская Е.В., Барсукова Н.И., Дизайн городской среды Тольятти-постановка проблемы // Школа университетской науки: парадигма развития-2014-№ 1(11)-С.45
3. Глазычев, В.Л. Урбанистика / Глазычев В. Л. - Москва : Европа, 2008. - 219 с. : ил. ; 29 см. - 1500 экз. (дата обращения 25.12.2017)
4. Мартыанов В.С., Руденко В.Н. Российские мегаполисы: от индустриальных городов к стратегии многофункциональных агломераций
5. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Гипподамова_система (дата обращения 10.04.2018)
6. URL: http://enc-dic.com/enc_soviet/Detroit-13329.html (дата обращения 10.04.2018)
7. URL: <http://tltgorod.ru/history/?history=2095> (дата обращения 10.04.2018)