

**МЕТОДОЛОГИЯ ВЫЯВЛЕНИЯ, ФОРМИРОВАНИЯ
И РАЗВИТИЯ ПЕРИФЕРИЙНЫХ ЗОН ГОРОДА**

**IDENTIFICATION, FORMATION AND DEVELOPMENT
METHODOLOGY OF THE URBAN PERIPHERAL ZONES**

К. А. ШАЙМАРДАНОВА, Е. И. ПРОКОФЬЕВ
С. А. SHAIMARDANOVA, E. I. PROKOFEV

Казанский государственный архитектурно-строительный университет
Казань, Россия

Kazan State University of Architecture and Engineering
Kazan, Russian Federation

e-mail: dirarx1@kgasu.ru, shaimardanova.c@gmail.com

Формирование периферийных зон города обусловлено последствиями промышленной революции, научно-техническим прогрессом, развитием инфраструктуры, урбанизацией. Отсутствие транспортной доступности, грамотно организованной жилой среды, инфраструктуры, мест прилечения труда – является ключевой проблемой и задачей в процессе развития периферийных городских территорий.

Ключевые слова: профессиональное архитектурное образование; методология; периферия; городские окраины; пространственное развитие городской среды; планирование городов; территориальное развитие.

The formation of the urban peripheral zones is caused by the consequences of the industrial revolution, scientific and technological progress, infrastructure development and urbanization. The lack of transport accessibility, a well-organized living environment, infrastructure and employment facilities is a key problem in the development of peripheral urban areas.

Keywords: professional architectural education; methodology; periphery; urban outskirts; spatial development of the urban environment; urban planning; territorial development.

Модернизация процесса профессиональной подготовки будущих архитекторов настоятельно требует органичного сопряжения этой сферы образовательной деятельности с реальными проблемами городской среды, с заботами и нуждами жителей городской агломерации [2; 3; 4; 5]. В годы постиндустриального развития общества наблюдается интенсивное пространственное развитие городов. Научно-технический прогресс, темпы ростов городов, развитие инфраструктуры, урбанизация – повлекли за собой неравномерное расширение городских территорий. Еще в середине прошлого века в крупных мегаполисах отмечено формирование

неких периферийных зон. Как правило, здесь располагались производственные комплексы с огромными пространствами и застройками. Это были лаборатории, экспериментальные площадки, заводские строения, сопутствующие инженерные сооружения, внутренний транспорт. Возникла потребность строительства жилых строений для сотрудников производства. Однако характерной чертой периферийного строительства стала минимальное количество общественных зданий, что не соответствовало требованию общества.

Постепенно такой вид строительства вел к жуткому нагромождению периферии замкнутыми производственными территориями, неравномерному расположению в городе зданий разной функциональности.

Плохая связь с центром, деградация территорий проводят к формированию криминальной обстановки. Центробежные тенденции в развитии города неуклонно сопровождаются такими факторами, как территориальным ростом, расширением границ города, освоением под застройку новых территорий, что ведет в свою очередь, к растянутости коммуникаций, увеличению времени на передвижения, перегрузке инженерно-транспортной инфраструктуры и неэффективной работе транспорта в целом.

Возрождению периферийных зон может способствовать многофункциональное ее наполнение, организация хорошей связи с другими зонами города, восстановление экологической ситуации, организация объектов притяжения, внесения культурных объектов, способствующих интеллектуальному росту общества.

В концепциях развития планировочной структуры города выделяют поясное зонирование, под которым принято понимать зонирование, ориентированное на интенсивность использования территорий, степень насыщенности ее различными функциями.

- Центральная зона – наиболее загруженная часть, содержащая максимальное количество функций, максимально интенсивно освоенная территория с высокой градостроительной ценностью;
- Срединная зона – плотность функций и интенсивность освоения здесь гораздо скромнее, чем в центральной зоне, но больше, чем на периферии.
- Периферия – территория города, для которой характерна наименьшая плотность и узкий набор функций, связь с центром затруднена (расстояние, естественные или искусственные преграды), наименее интенсивно освоена, с низкой градостроительной ценностью [1].

Для определения границ центра и периферии используется «экономическое расстояние», которое определяется на основе транспортных

и транзакционных издержек, необходимых для преодоления физического расстояния. Существуют следующие критерии и характеристики: плотность; размещение; связанность. Крупным и большим городам характерно выделение переходной зоны (серединной зоны) между центральной и периферийной, которая отличается неоднородностью среды, разно масштабностью планировочных модулей, и рассмотрение ее как основной резерв для развития общественных функций центральной зоны [9; 10]. Границы зон регламентируют геометрические параметры градостроительных образований и фиксируют изменение признаков территорий [11; 12; 13]. В градостроительной практике, наряду с понятием «граница» используются определения: границы природной зоны, городская (поселковая) черта, красная линия, линия регулирования застройки, береговая полоса, границы отводов земельных участков и т.д.

Формирование и развитие планировочной структуры города подчинено комплексу таких градоформирующих факторов, как рельеф, гидрография, климат, наличие планировочные ограничения, трассировка железных дорог и автомагистралей, размещение промышленных объектов и инженерных сооружений. В процессе градоформирования формируется форма городского плана. Аналитическая работа по выявлению всего комплекса градоформирующих факторов фиксируется в следующих чертежах генерального плана:

- схема современного использования территории (опорный план) с отображением информации об использовании территории;
- схема ограничений (схема планировочных ограничений) с отображением территорий культурного наследия, зон с особыми условиями использования, территорий, подверженных риску возникновения чрезвычайных ситуаций;
- схема комплексной оценки территории с отображением результатов анализа комплексного развития территории.

В составе документов территориального планирования, разрабатываемых в соответствии с Градостроительным кодексом, генеральные планы городских округов являются наиболее важными, поскольку именно они должны определить характеристики развития городов. На современном этапе разработки проектов по развитию городов, серьезное внимание уделяется развитию и планированию периферийных зон [6; 7].

Голландское бюро MLA+ разработало стратегию пространственного развития Екатеринбурга, которая является системной координацией, интеграцией и посредничества пространственных аспектов города, пронизывающих его жизнь [8]. Стратегическое пространственное планирова-

ние фокусируется на факторах, которые оказывают влияние на природу и функционирование мест, что дает основание определить основную цель пространственного планирования, как обеспечение условий для «устойчивого развития» и формирования «устойчивых мест для жизни». Исследование состоит из разделов, которые последовательно ведут к формированию стратегии «Красные и зеленые линии».

Рассматриваемая стратегия «красных и зеленых зон» (Прил.6. Рис.1) в рамках генезиса периферийных зон, нацелена на ограничение экстенсивного развития застройки территорий города Екатеринбурга, сохранение окружающего природного ландшафта, концентрацию ресурсов в целях завершения формирования существующей городской формы и наполнения города разнообразными видами деятельности.

Основные проблемы развития российских городов – неудовлетворенность транспортным обслуживанием и низким качеством жилой среды. Это является результатом необоснованного территориального разрастания городов – для качественного освоения новых территорий, для которых отсутствуют необходимые бюджетные ресурсы, рекомендовано в качестве основы формирования компактной планировочной структуры использование положений стратегии «Красные и зеленые зоны». Границы определены топографическими и планировочными элементами. Стратегия исполняет роль инструмента, фиксирующего границы, переход за которые рассматривается как недопустимое расползание города на окружающий ландшафт, его утрату, а установление таких границ нацеливает на концентрацию ресурсов в целях завершения формирования городской формы и наполнения его разнообразными видами деятельности.

Методология установления границ функциональных зон предлагаемой стратегии предполагает использование существующего функционального зонирования генерального плана. Зеленые зоны состоят из функциональных зон, а также зон сельскохозяйственного использования и формирования агропарков. Красные зоны состоят из функциональных зон генерального плана, предусматривающего застройку как смешанного жилого, так и промышленно-коммунального назначения.

Основное предназначение стратегии – предотвращение неконтролируемого размещения застройки на новых территориях и тем самым оказать стимулирующее воздействие на реконструкцию существующих застроенных территорий смешанного-жилого и промышленного назначения. Стратегия может быть последовательно реализована в картах функционального зонирования генерального плана и в Правилах землепользования и застройки. В функциональном зонировании генерального плана функциональные зоны должны быть распределены по группам, соответ-

ствующим зонированию стратегии «Красные и зелёные зоны»: зелёная зона, красная зона, зона стабилизации застройки. Стратегия «Красные и зелёные зоны» может быть использована муниципалитетом как инструмент формирования и распределения бюджетов муниципальных инвестиций в городскую инфраструктуру.

Следующий раздел «стратегия дифференциации параметров пространственного развития» (Прил. 6. Рис.2) раскрывает основные назначения стратегии: формирование содержательной основы для подготовки общих правил или подходов при реализации стратегии пространственного развития, в документах градостроительного проектирования и регулирования. Дифференциация городского пространства позволяет сформировать для жителей новые возможности и широкий выбор того, что в определённый период жизни для них представляет особую ценность и, следовательно, может и будет ими оплачено принятым решением – связать свою жизнь с этим городом. разнообразие застройки и средовых аспектов, функций землепользования складывается естественным образом в ходе развития городской среды, при постоянном взаимодействии между «центром» и «периферией». Сначала вся деятельность, культура, концентрируются в центре, а затем распространяется на периферийные территории. Стратегия ориентирует на выполнение следующих задач:

- выявить своеобразие города и качественное различие его частей;
- поддержать и развить желаемое своеобразие путём более глубокой дифференциации городских сред в соответствии с тем потенциалом, которым город обладает.

В настоящее время в науке присутствует ряд подходов к дифференциации урбанизированных территорий, которые можно встретить в работах как российских, так и зарубежных исследователей организации городских систем. Известны такие теории и модели, как «каркасно-тканевая», «центр-периферийная», «неравномерного районирования», «transect» и другие. В соответствии с положениями этих теорий могут выделяться зоны каркасов (инфраструктурного, композиционного, экологического), ткани; зоны центра (исторического, «социалистического», альтернативного), периферии, срединной, буферной зоны и иные зоны, точное наименование которых осуществляется в результате системного анализа конкретного города. В рамках стратегии дифференциации городской среды предполагается определение четырёх основных зон: 1) центральная; 2) срединная; 3) периферия и 4) специальные (особые) зоны.

В разделе «Застройка, ориентированная на обслуживание общественным транспортом» (Прил. 6. Рис.3) обосновывается стратегическое на-

правление повышения эффективности ключевых узлов, что стимулирует развитие смешанной многофункциональной застройки. Согласно описанным далее принципам, коридоры маршрутов общественного транспорта высокой провозной способности обеспечивают территориальный ресурс для развития жилищного строительства и сохранение компактной, эффективной планировочной структуры города; пространственная структура города и политика землепользования должны стать основой для направления бюджетных инвестиций на развитие городского общественного транспорта.

Транспортная инфраструктура ориентирована на обеспечение взаимодействия городских территорий через возможность осуществления необходимого количества поездок, на определенные расстояния и в определенных направлениях. Расположение транспортной инфраструктуры определяет доступность различных территорий и, в свою очередь, определяет структуру землепользования, оказывает стимулирующее влияние на развитие территорий. Реализация комплексной политики (связанные) для развития транспортной инфраструктуры и городского землепользования является одной из важнейших стратегических инициатив, направленных на устойчивое развитие города.

Стратегически спланированное использование территорий в зонах обслуживания общественным транспортом способствует городам достичь экономического, социального и экологического благополучия посредством:

- повышения роли и качества общественного транспорта и увеличения объёма перевозок на общественном транспорте;
- снижения автомобильной зависимости и уровня загрязнения атмосферного воздуха;
- эффективного применения застроенных территорий и создания компактной планировочной структуры;
- создания удобных (коротких) связей между местами проживания и работы;
- развития и восстановления деловой активности в существующих населённых пунктах и муниципалитетах агломерации;
- обеспечения рынка жилья различными форматами и жилья в различных ценовых диапазонах;
- создания условий для формирования доступного жилья;
- расширения вариантов транспортных перемещений на территории застройки и на дальние поездки для людей, не имеющих автомобили;

- «образосозидательностью» застройки и доступной средой для пешеходов;
- создания активных и безопасных улиц, станций, остановок общественного транспорта;
- публичных инвестиций, которые становятся катализатором для частных инвестиций и развития бизнеса;
- увеличения стоимости незастроенных, неиспользуемых или неэффективно использованных земельных участков, капитальных строений.

Также одним из ключевых аспектов развития периферийных территорий является организация на них транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Размещение и образование деловых и бизнес центров, жилья, социальных объектов вокруг крупных ТПУ предусматривает создание и, впоследствии, увеличение мест приложения труда, развитие инфраструктуры, прилегающих территорий. Современные тенденции в проектировании и формировании транспортно-пересадочных узлов диктуют новые подходы и в их эксплуатации. Таким образом, ТПУ могут выполнять не только функцию транспортной инфраструктуры, но и быть центром притяжения людей, региональным деловым центром, культурно-досуговым центром.

Таким образом, развитие периферийных зон города на современном этапе – это один из ключевых аспектов при формировании генеральных планов и пространственной организации структур города. Организация жилой застройки на перифериях подчиняется комплексу градоформирующих факторов, исследование и использование которых, воздействует на перспективное ее развитие. Вопросы формирования планировочной структуры города, функционального его насыщения, развитие инфраструктуры, жилого фонда признано актуальным на сегодняшний день в процессе разработки стратегий пространственного развития городских территорий.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Абакумова, А. В. Основные планировочные зоны города: центральная, срединная, периферийная; промышленные территории в структуре города / А. В. Абакумова // Вестник СГАСУ. 2013. №4. – С. 6–9.
2. Бредихин, А. П. Профессионально-личностное развитие студентов-дизайнеров в образовательной среде вуза / А. П. Бредихин // Высшее и среднее профессиональное образование России в начале 21-го века: состояние, проблемы, перспективы развития : Мат-лы 12-ой Междунар. научно-практ. конф. – В 2-х книгах. / Под ред. Р.С. Сафина, Е. А. Корчагина. – Казань : КГУ, 2018.– С. 322–328.

3. Бредихин, А. П. Современное дизайн-образование в контексте глобализации культуры: личность художника в диалоге традиций и инноваций / А. П. Бредихин // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2019. № 2 (283). – С. 10–15.
4. Булатников, И. Е. «Кризис культуры» и его отражение в состоянии общественной морали: диалектика вечного и временного в социально-нравственном воспитании молодежи / И. Е. Булатников // Евразийский форум. 2012. №4. – С.78–92.
5. Булатников, И. Е. Этические основы русского образования в зеркале национальной истории и культуры : перечитывая наследие К. Д. Ушинского / И. Е. Булатников // Известия РАО, 2014. №3. – С. 14–34.
6. Дворядкина, Е. Б. Городские периферийные территории. Понятия, сущность / Е. Д. Дворядкина // Вестник ВГУ, 2015. № 4. – С. 86-92.
7. Логунова, Е. Н. Феномен городских окраинных поясов (на примере исследований в зарубежных странах) / Е. Н. Лагунова // АМИГ. 2018. №4. – С.353–366.
8. MLA+, (коллектив авторов). Стратегия пространственного развития города Екатеринбурга. Концепция. Научно-практическое издание. – Екатеринбург: TATLIN, 2017. – 336 с.
9. Репринцев, М. А. Проектная деятельность в системе профессионального образования дизайнеров: потенциалы компетентностного подхода / М. А. Репринцев // Непрерывное профессиональное образование как фактор устойчивого развития инновационной экономики. Мат-лы 11-ой Междунар. научно-практ. конф. В 2-х кн. / Под ред. Е. А. Корчагина, Р. С. Сафина. – Казань : КГУ, 2017. – С. 90–95.
10. Репринцев, М. А. Социально-нравственные основы проектирования городской среды: миссия и компетентность профессионала-дизайнера / М. А. Репринцев // Высшее и среднее профессиональное образование России в начале 21-го века: состояние, проблемы, перспективы развития. В 2-х книгах. / Под ред. Р. С. Сафина, Е. А. Корчагина. – Казань : КГУ, 2018. – С. 207–213.
11. Сирина, Д. А. Альтернативные направления пространственного развития Свердловской области / Д. А. Сирина // Науковедение. 2017. №2. – С. 1–16.
12. Шаймарданова, К. А. Аспекты выявления, формирования и развития периферийных зон города: сб. ст. Материалы II Всероссийской национальной научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых / К. А. Шаймарданова, Е. И. Прокофьев. –Комсомольск-на-Амуре : КнАГУ, 2019. – С. 16–19.
13. Reprintsev, A. V. Assessment of specialists' effectiveness within competency-improvement approach (based on quality criteria) / A. V. Reprintsev [and etc.] // Espacios. 2018. Т. 39. № 33. – С. 25.