

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ-СПУТНИКОВ НА ПРИМЕРЕ ВЕЛИКОБРИТАНИИ И РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Шишло Наталья Сергеевна

Белорусский государственный экономический университет

Актуальность темы научной работы обусловлена тем, что в современном мире постоянно увеличивается численность населения и, следовательно, растут города. Это приводит к недостатку у таких городов новых ресурсов развития - территорий, источников водоснабжения, инфраструктуры. Однако в пределах городской черты они оказываются исчерпанными или близкими к исчерпанию. Поэтому центр тяжести развития объективно перемещается в окружающий город район – возникают города-спутники. И крайне необходимо правильно управлять их развитием, чтобы люди сами желали переехать туда, работать в таком городе. Как следствие, это поможет «разгрузить» крупные города.

Цель данного исследования заключается в анализе зарубежного опыта развития городов-спутников, определении ключевых особенностей государственного управления городами-спутниками и возможности использования опыта зарубежных стран для создания и развития городов-спутников в Республике Беларусь.

Современный город-спутник – это город или поселок городского типа, который развивается возле более крупного города, функционирует с городом-центром в единой концепции социальной, транспортной и коммерческой инфраструктур и связан с ним общностью жизни населения – взаимным производственным, кадровым, культурно-бытовым, рекреационным и иным тяготением. При этом город-спутник имеет оптимальную транспортную доступность до города-центра [1].

Можно выделить следующие принципы формирования современного города-спутника:

- минимальное воздействие застройки и ее использования на окружающую среду;
- различие между периферией и центром;
- большое разнообразие размеров, типов, ценового уровня расположенных вблизи домов;
- сеть высококачественного транспорта, с помощью которой соединяются вместе города, поселки и соседства;
- расположение вблизи друг к другу жилых домов, зданий, учреждений обслуживания и магазинов для облегчения пешеходной доступности;
- близость к дому инфраструктурных объектов;
- дружественный дизайн улицы (расположение зданий возле улицы, вдоль которой высажены деревья, улицы полностью пешеходные, либо узкие);
- высокое качество общественных пространств и пешеходной сети;
- скоростной общественный транспорт (метро, скоростной трамвай, автобус, городская электричка, монорельсовая дорога) [1].

Впервые идея децентрализации крупных городов появилась в Великобритании и была предложена английским социологом и теоретиком градостроительства Э. Говардом. Он предложил создавать вокруг Лондона города-спутники с собственной промышленностью, сельским хозяйством и инфраструктурой. Предполагалось, что в такие города переедут жители больших городов, стесненные жилищными условиями, страдающие от грязного воздуха и шума. Всего вокруг Лондона выросли 34 новых города. Население Лондонской агломерации составляет более 8 миллионов человек [2].

Другим примером является такой город Великобритании как Ливерпуль, который еще в начале 1960-х годов был одним из самых перенаселенных больших городов. Население Ливерпуля в 1961 году составляло 747 490 жителей. Площадь города – 112,5 млн кв.м. Плотность населения – 1 человек на 150 кв.м [18]. Было принято решение о создании нового

города, который сообщался бы с Ливерпулем в плане транспорта и рабочих мест. Местом расположения такого города был выбран городок Скелмерсдейл, находящийся на расстоянии к северо-востоку от Ливерпуля около 21 км [3].

Целью планировщиков и архитекторов являлось создание оригинального нового города, в который люди хотели бы приезжать и жить. Однако планировочная структура города была плохо интегрирована с особенностями ландшафта города (обширные зеленые пространства, река Tawd с прилегающей большой защитной зоной, ущелья и т.д.). Это привело к раздробленности городской структуры и нарушению свободного перемещения [3].

Серьезной проблемой стали открытые пространства, примыкающие к центру, которые частично использовались для неофициального отдыха. Вандализм и мусор ухудшили окружающую среду и визуальное качество. Эти области стали опасными, особенно в вечернее время [3].

Транспортная сеть в Скелмерсдейле разрабатывалась приоритетно для личных автомобилей и имела сложную структуру, состоящую из окружных дорог и местных тупиковых проездов. Жители города были вынуждены делать покупки и развлекаться в ближайших городах [3].

Пешеходный и велосипедный доступ в центр оказались также сильно ограничены из-за транспортной организации. В результате, люди сами создали неофициальные пешеходные дорожки, обеспечивающие им самый короткий доступ к желаемым местам. Эти маршруты оказались не безопасны, особенно в вечернее время [3].

Были приняты меры по решению проблем города. Одна из основных целей проекта городского центра заключалась в предоставлении городу нового центрального ядра. В проектные предложения входили: новые объекты розничной торговли, досуг, жилье, отдых, объекты и места массового использования, образование, развитие офисных пространств, направленных на различные виды использования [3].

Программа регенерации города была сосредоточена на создании новой главной улицы, которая формирует ядро центральной части. Здания, расположенные на ней, объединяют различные функции: офисы, жилье, магазины, досуг и общественные места. Этажность зданий предполагалась 3-4 этажа. На первых уровнях могут располагаться торговые помещения, на уровнях выше - жилье и офисные помещения. Террасы крыши и балконы должны были использоваться, как частные места для отдыха. Новые объекты, в пределах городского центра, позволили создать новые рабочие места и новые возможности образования местных жителей, развивая местную экономику. В результате нового развития в пределах городского центра уменьшается количество открытых пространств [3].

Одной из первостепенных задач, было увеличение разнообразия предлагаемого жилья с точки зрения типа, архитектуры, масштаба, высоты и стоимости. В проекте предусмотрены следующие типы жилья: высококачественное коммерческое жилье для продажи и аренды; жилье с низкой стоимостью или доступное жилье. Плотность застройки должна понижаться к периферии города и увеличиваться к центральному ядру [3].

Транспортная сеть стала предусматривать прямой доступ к ядру центра для личных автомобилей, общественного и обслуживающего транспорта. Кроме этого предполагалось организовать маршруты для связи центра с внешними жилыми территориями. Транспортные потоки не должны ограничивать пешеходное движение. Пешеходное движение является приоритетным во всей центральной части. Автобусные маршруты должны обеспечивать хорошие связи с жилыми районами города и железнодорожными станциями, находящимися за пределами города, а также связь с ближайшими городами [3].

Данные меры были предприняты для привлечения горожан и посетителей из других городов в центр Скелмерсдейла и, тем самым, поднятия экономики города.

Таким образом, опыт Великобритании как одной из первых стран, в которых получили развитие города-спутники, свидетельствует о наличии ряда трудностей на начальных этапах становления таких городов, успешное преодоление которых может способствовать, с одной стороны, укреплению экономики малых городов, расположенных вблизи крупных промышленных центров, одновременно решая проблемы крупных городов в части перенаселенности и ограниченности ресурсов.

Активное развитие города-спутники получили также в Российской Федерации. Согласно российским методикам, группа поселений выделяется в качестве городской агломерации, если население образующих её городов-ядер составляет более 100 тыс. чел., а в пределах 1,5-часовой транспортной доступности от него расположено как минимум два города или посёлка городского типа, тяготеющих к центру [4].

Самая большая агломерация Российской Федерации – Московская. Она включает Москву и ее пригородную зону в радиусе 70 км от границ МКАД. В состав Московской агломерации входят 50 городов, из них 15 городов с населением свыше 100 тыс. человек [4]. Города, входящие в состав Московской агломерации, образуют спутниковые пояса. Первый спутниковый пояс сформирован в 10-15 км от границ Москвы. Города-спутники первого пояса по образу жизни населения, условиям проживания, по своим функциям, типу застройки, транспортной доступности представляют собой окраину Москвы. Второй спутниковый пояс представлен группой городов более удаленных от Москвы (в радиусе 50-70 км) [4].

Примером одного из городов-спутников Российской Федерации является город Одинцово. Он расположен на западе Московской области в 7 километрах от МКАД.

Одинцово является самым экологически чистым городом в Московской области. В Одинцовском районе большое количество густых лесов, чистых рек и озер. В районе расположены туристические базы отдыха, санатории и курорты. Отсутствие производственных и крупных промышленных предприятий делает Одинцово достаточно привлекательным городом для проживания. Одной из основных причин популярности, которой пользуются новостройки Одинцово, является перспектива слияния в будущем территории города с территорией Москвы [5].

Инфраструктура города развита очень хорошо. В городе функционирует хорошо развитая сеть современных больниц, поликлиник и других учреждений здравоохранения, действуют учреждения науки и культуры, общеобразовательные учреждения. Нехватка учреждений социальной инфраструктуры можно наблюдать только в новых микрорайонах, где они только строятся [5].

Развитию транспорта в городе уделяют большое внимание. Основными автотрассами города являются Минское и Можайское шоссе. Вместе с правительством Москвы власти города создают все возможные условия для строительства ветки метрополитена, соединяющей столицу и Одинцово. Производится реконструкция и строительство новых автомобильных дорог, как в самом городе, так и в районе. На сегодняшний день транспорта в Одинцово хватает, и все дороги ведут в Москву. Добраться до столицы можно различными путями: по Минскому, Можайскому шоссе или пригородными электричками [5].

Недвижимость считается одной из самой востребованной среди недвижимости в других городах Подмосковья. Жилье в новостройке обойдется намного дешевле, чем такое же жилье в самой Москве. К тому же, по мнению многих покупателей, жилье в новостройке Одинцово воспринимается ими как покупка жилья в одном из районов Москвы, а не в отдельном городе [5].

Таким образом, Российская Федерация в качестве одного из способов решения проблемы перенаселенности крупных городов также выбрала путь развития городов-спутников,

разрабатывая комплекс мероприятий по их успешному развитию и стимулированию перетока в них населения.

В целом анализ зарубежного опыта развития городов-спутников показал, что в мире существует постоянная проблема с разрастанием городов для решения которой необходимо создание городов-спутников. Для того чтобы города-спутники смогли «вытянуть» излишек населения из мегаполисов, они должны не только обладать их атрибутами, но и превосходить по качеству жизни: быть малоэтажными, благоустроенными, зелеными и обеспеченными всем необходимым – от детских садов, поликлиник, супермаркетов и ресторанов до рабочих мест. Это требует не только осуществления нового строительства, но и капитального ремонта и реконструкции существующего жилого фонда и объектов инженерно-производственной и социальной инфраструктуры в предлагаемых городах-спутниках.

Литература:

1. Концептуальная модель развития городов-спутников Минска / Т. С. Вертинская [и др.]; под общ. ред. Т. С. Вертинской; Нац. акад. наук Беларуси, Ин-т экономики. – Минск: Беларус. навука, 2013. – 196 с.
2. Андрос И. А. Международный опыт создания городов-спутников / И. Андрос // Социологический альманах — 2013. — № 4.
3. Шемякина, В. А. Скелмерсдейл (Skelmersdale) – пример английского города-спутника для разуплотнения крупных городов / В. А. Шемякина. – Москва, 2012.
4. Полян, П. М. Городские агломерации России и новые тенденции эволюции их сети (1989-2002 гг.) / П. М. Полян, Т. И. Селиванова // Изв. РАН. Сер. геогр. - 2007. - № 5.
5. Администрация Одинцовского муниципального района Московской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://odin.ru>.