

Р. С. Колокольчикова

Экономико-географический фактор в градостроительной политике северных регионов СССР

Работа выполнена в рамках реализации ФЦП «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» на 2009–2013 гг. ГК П 360

В статье рассматривается влияние экономико-географического положения индустриальных городов Европейского Севера России на их градостроительную структуру: трассировку улиц, иерархичность структур городского пространства, соотношение в пространстве жилой части городов и акватории. Показано влияние изменений экономико-географического положения города на структуру городской застройки.

Ключевые слова: индустриальные города, Европейский Север России, градостроительная структура, структурно-планировочные решения, «соцгород», пространственная среда.

R. S. Kolokolchikova

The Economical and Geographical Factor in Town-Planning Policy of the USSR Northern Regions

The article reveals the influence of the industrial European North Russian cities' economic-geographical position on their city building structure, i. e. trace of streets, a hierarchy of urban space structures, the correlation in a residential part of the city and water area. The author shows the impact of the economic-geographical position changes on the cities building structure.

Keywords: industrial cities, the European North of Russia, city building structure, structural-planning concepts, "socialistic city", spatial environment.

Индустриальные города – одна из самых многочисленных среди типологических групп городских поселений на Европейском Севере России. Своим возникновением в данном регионе индустриальные города обязаны наличию здесь соответствующей ресурсной базы: лесов, природных водоемов, месторождений железной руды, цветных металлов, угля, а также развитых водных, железнодорожных коммуникаций. Именно это предопределило функциональную типологию городов, в которых градообразующими являются предприятия черной и цветной металлургии, горнодобывающей, целлюлозно-бумажной и химической промышленности. Начав формироваться в ходе индустриализации в годы первых пятилеток, эта группа поселений получила мощный градостроительный импульс в середине 1960-х – середине 1980-х гг. в связи с реализацией в регионе больших программ промышленного строительства общесоюзного значения. В эти годы крупные народно-хозяйственные объекты возводились на территории «старых» индустриальных городов (например, в Череповце, Соколе, Сегеже, Мончегорске), позволяя завершить там формирование градообразующей основы, давая некоторым индустриальным городам возможность, в связи с реконструкцией и расширением градообразующих производств, пережить «второе рождение». Другие народно-хозяйственные объекты, меняя картину городского расселения на территории Европейского Севера России, возводились на «чистом месте», вблизи рабочих поселков, позволяя по-

следним получить статус города (например, Апатиты, Новодвинск, Костомукша, Коряжма).

Жесткая связь между градостроительством, с одной стороны, созданием и развитием промышленных предприятий – с другой, приводила к уменьшению значения социальной составляющей процесса урбанизации, что, в частности, отразилось на внешних параметрах городов.

Внешние параметры города, помимо величины, архитектурного облика, это его градостроительная структура [1]. Структура застройки городов определяется различными факторами, например, отсутствием или наличием плана застройки городского поселения; характером плана застройки («фиксирует» застройку или формирует перспективы застройки); градостроительными концепциями, историческим временем и способом возникновения города и т. п.

Изучение факторов формирования внешних параметров городов стало привлекать внимание историков в XX – начале XXI в. [2, 3, 4, 5]. Однако сюжет, которому посвящена данная статья, специально не изучался ни с точки зрения исследуемой проблемы, ни с точки зрения изучаемой типологической группы городов, исторического периода и региона.

Цель данной статьи – выявить влияние экономико-географического положения индустриальных городов Европейского Севера России на их градостроительную структуру.

Основная градообразующая функция индустриального города, предопределенная его экономико-

географическим положением, – это промышленная функция, поэтому основу градостроительной структуры индустриального города представляет градообразующее предприятие. Определяющей роли градообразующего предприятия при формировании планировочной структуры индустриальных городов в наибольшей степени отвечала оформившаяся еще в годы первых пятилеток и не утратившая своего значения в изучаемый период концепция «социалистических городов», в соответствии с которой соцгород планировался как промышленно-селитебный комплекс, где сочетались предприятие, жилой комплекс и система культурно-бытового обслуживания. Такой подход соответствовал не только принципу максимальной приближенности жилья к месту приложения труда и необходимому добровольно-принудительному закреплению трудовой «единицы» за промышленным предприятием, но и идеологическим представлениям о коллективной организации жизни рабочего человека [6].

Именно градообразующее предприятие, определяя местоположение индустриального города, задавало ориентацию пешеходных путей, направление трассировки улиц, главную идею транспортной системы города – обеспечить своевременную перевозку и доставку работников предприятия от места проживания к месту работы и наоборот. Структура всей транспортной системы г. Костомукши, возникшей в связи со строительством во второй половине 1970-х – первой половине 1980-х гг. в неосвоенной местности на северо-западе Карелии горнообогатительного комбината, например, обусловлена необходимостью взаимосвязи города с градообразующим предприятием. Основу трассировки городских улиц составляют две радиальные магистрали, соединяющие селитебную зону с горно-обогатительным комбинатом. Остальные транспортные линии, подчиненные радиальным магистралям, определены планировочной схемой застройки Костомукши, естественным рельефом города [7].

Главная улица индустриального города соединяет градообразующее предприятие с общественным центром, являющимся узловым местом, где происходили главные события государственных праздников, профессионального праздника работников градообразующего предприятия, митинги, демонстрации. В г. Череповце, например, пока строилась первая очередь металлургического завода, главной улицей города являлся проспект Строителей, а общественным центром – площадь Строителей, на которой располагался Дворец Строителей – главное место культурной, общественной, политической жизни города. После возведения первой очереди металлургического завода роль главной улицы города перешла к улице Металлургов, начинавшейся от нового общественного центра – площади Металлургов – и завершавшейся

вблизи заводууправления металлургического предприятия.

Нередко на территории общественного центра индустриального города размещалось здание управления градообразующего предприятия, символизируя его место в управлении городским поселением. В г. Кировске, например, даже после реконструкции его застройки в конце 1960-х – первой половине 1980-х гг., после закрытия расположенной в черте города фабрики АНОФ-1, давшей в конце 1920-х гг. начало городскому поселению и формированию производственного объединения «Апатит», новое здание управления комбината «Апатит» было размещено в новом центре города Кировска у Верхнего озера [8].

Отраслевая принадлежность градообразующего предприятия, естественный рельеф города, его макроположение на территории данного района предопределяли соотношение в пространстве селитебной части индустриального города и близлежащей акватории, а значит, и особенности градостроительной структуры индустриальных городов. Города, возникшие исторически, по инициативе человека, чаще формировались вблизи акваторий, где человек на берегу реки, например, возводил жилые постройки, устраивал место для товарообмена, строил храм и т. п. Затем, если требовалось, к городскому поселению подтягивались промышленные производства. В итоге, важное место в пространственной среде исторически сложившегося городского поселения занимала акватория, во многом определяя структурно-планировочный облик города. Комментируя градостроительную структуру г. Коряжмы, главный архитектор города В. Н. Степашкина отмечала: «Наш город вытянулся вдоль реки Вычегды, как и все исторически сложившиеся города имеет выход к реке» [9].

Градообразующие предприятия индустриальных городов Европейского Севера России имеют водоемкие производства: целлюлозно-бумажные, производство черных и цветных металлов, минеральных удобрений. Поэтому строительство городов начиналось с предприятия, которое возводилось непосредственно на берегу северной реки, озера. Селитебная часть города находилась на втором плане, как правило, не получая выхода к акватории, за исключением тех индустриальных городов региона, которые имели историческую часть застройки, как, например, Череповец, Коряжма, или строившегося в годы первых пятилеток с самого начала по единой схеме генплана (исключительный случай. – Р. К.) «соцгорода» Мончегорска, а также проектировавшейся и строившейся на «чистом месте», в исключительных условиях советско-финского сотрудничества, Костомукши. Вот что в связи с этим писал архитектор Илья Ромм – один из авторов третьего по счету, разработанного в 1960-х гг. генплана для г. Кировска: «Каждого, кто впервые попадает в Кировск, сразу покоряет мрачная и совер-

шенно неповторимая красота горной котловины, в которой расположен город. Темное, иссиня-черное озеро Большой Вудъявр окаймлено кольцом темно-серых, почти черных горных вершин, каждая из которых дает начало одному из шести расходящихся по радиусам горных хребтов: Вудъяврчорр, Тахтарвумчорр, Поачвумчорр, Кукисвумчорр, Юкспор и Айкуайвенчорр.

Если бы Кировск проектировался и начинал застраиваться в наши дни, его, безусловно, разместили бы на самом берегу этого сказочно красивого горного озера, а горнообогатительную фабрику, ГРЭС и склады убрали бы куда-нибудь в сторону, на заболоченную равнину. Но в годы, когда начиналось строительство апатитового рудника на восточном отроге горы Кукисвумчорр и апатито-нефелиновой фабрики, советское градостроительство делало еще только первые шаги <...> промышленное строительство опережало строительство городов. Люди, осваивавшие Хибинскую тундру, строили рудник, фабрику, ГРЭС, склады и, как нужно, но совсем не главное, жилые поселки при них. Прежде всего думали о том, как лучше разместить промышленные объекты. Обоганительной фабрике и ГРЭС нужна была вода, и их разместили на самом берегу озера. А жилье? Жилье могло и потесниться» [10]. Впоследствии на протяжении нескольких десятилетий индустриальный Кировск стал развиваться в агломерацию, концентрируя значительную часть населения в прилегающем районе Кольского полуострова, вовлекая в сферу своего влияния новые территории. Город стал превращаться в хозяйственный, культурный, административный центр не только Хибинской тундры, но и значительного примыкавшего к ней района Мурманской области.

Кировск, не являясь районным центром, благодаря усиливающимся экономическим, культурным и иным связям, имел власть над множеством разбросанных на обширном пространстве рабочих поселков, включая не только будущий город Апатиты, но и отдаленный Ковдор, что находило отражение в градостроительной структуре Кировска, трассировке его магистралей, плотности транспортных потоков, как в городе, так и на выезде из него. Впоследствии, во второй половине 1970-х гг., когда производственные возможности АНОФ-1 стали исчерпываться, в 20 км от Кировска началось строительство АНОФ-2, на первые роли в Кировской агломерации стал выходить г. Апатиты, получивший свой статус в 1966 г. на базе рабочих поселков, расположенных в предгорьях Хибин в 16 км от Кировска. Более выгодное экономико-географическое положение г. Апатиты – в центре промышленного района, наличие транспортной магистрали Ленинград – Мурманск, полезных ископаемых, базы стройиндустрии, лучшие, по сравнению с Кировском, природно-климатические условия (Ки-

ровск расположен в горной котловине, а Апатиты в Хибинской тундре – с более комфортным климатом для проживания человека. – Р. К.), а также более близкое расположение к АНОФ-2, ряд других причин – предопределили усиливающееся значение г. Апатиты в системе всего промышленного района.

Наименование агломерации стало меняться на Кировско-Апатитскую. Обстоятельства получения рабочими поселками статуса города отразились на содержании пространственной среды г. Апатиты. Как отмечал главный архитектор города, комментируя его градостроительную структуру, «вызывает сожаление, что город, расположенный вблизи большой акватории (озеро Имандра), непосредственного выхода к ней получить не может, будучи отрезанным от нее развитым железнодорожным хозяйством, а также сельскохозяйственными угодьями совхоза «Индустрия» [12].

Некоторые исторически сложившиеся городские поселения Европейского Севера России, в силу изменений, происходивших в их экономико-географическом положении, в изучаемый период стали центрами размещения крупных промышленных предприятий общесоюзного значения. Эти города поменяли градообразующую основу, стали развиваться по модели советских индустриальных городов. Исторический путь, пройденный такими индустриальными городами Европейского Севера России, отразился на их пространственной структуре. Например, г. Череповец был обязан своим возникновением монастырю, созданному в конце XIV в., и монастырской слободе. В связи с городской реформой Екатерины II исторически сложившееся поселение получило в 1777 г. статус города. Череповец, в котором числилось 537 жителей, стал административным центром уезда. После постройки Мариинской водной системы, связавшей Волгу (главную торговую артерию страны) со столицей – Петербургом, Череповец оказался в центре деловой активности. Город стал стремительно меняться. Появились каменные постройки – прежде всего купеческих дома, новые храмы, сеть образовательных учреждений. В начале XX в. на 10 тыс. жителей Череповца приходилось 13 учебных заведений с двумя тысячами учащихся, что стало основанием для наименования журналистами г. Череповца «русским Гейдельбергом», «северными Афинами» [13].

Перед Великой Отечественной войной в Череповце, благодаря его экономико-географическому положению, где стали пересекаться транспортные потоки (уголь с Воркуты и железная руда с Кольского полуострова), было решено построить крупный металлургический комбинат регионального значения. Если в 1948 г., когда началось строительство металлургического завода, население г. Череповца составляло 35,4 тыс. человек, то в 1955 г., когда была пущена первая очередь завода, – 74 тыс., а в 1986 г., когда за-

вершилось строительство второй очереди металлургического комбината и формирование новой градообразующей основы, – 308,7 тыс. [14].

Повышенные темпы роста численности населения города в процессе формирования новой градообразующей основы сопровождались высокими темпами строительства жилья, объектов соцкультбыта, основной объем которых на территории Череповца был выполнен в период с середины 1960-х до середины 1980-х гг. Именно в эти годы, когда окончательно утвердились индустриальные методы строительства, строительство жилья и объектов соцкультбыта по типовым проектам, когда осуществлялась генеральная перепланировка территории Череповца, определились основные границы социально-экономической и социокультурной инфраструктуры современного Череповца, доминанты его пространственной среды. Однако важнейшим компонентом градостроительной структуры индустриального Череповца оставались сохранившиеся фрагменты исторической застройки города. Это, прежде всего, Воскресенский собор (сооружение XVIII в.), ряд зданий последней трети XIX в. вдоль Советского проспекта, выполненных в так называемом «кирпичном стиле», дом Верещагиных [15].

Фрагментом исторического центра индустриального г. Коряжмы является сохранившееся и восстановленное монастырское здание, выполненное в «кирпичном стиле» в начале XX в., соединяющее в себе по-северному два функционально разных сооружения в едином объеме – церковь и келейный корпус. Вновь спроектированный и исторический центры г. Коряжмы стали представлять собой единое органичное пространство с монастырем и реликтовой кедровой рощей [16].

Итак, экономико-географическое положение индустриальных городов, такие его черты, как микро- и макроположение города, во многом определяли уникальность, индивидуальность, иерархичность структуры застройки городского пространства, а также место данного города в системе расселения более высокого уровня. Изменения экономико-географического положения городского поселения не только приводили к смене градообразующей основы, но и находили отражение в градостроительной структуре поселения. Сохранение архитектурных и исторических памятников прошлых столетий в индустриальных городах региона, включение этих памятников в современную градостроительную структуру города, а также в современную жизнь, позволяло не только придать внешнему облику индустриальных городов неповторимый характер, но и показать, что данные города обладают исторической глубиной. Это расширяло культурно-историческое пространство человека в советских индустриальных городах.

Примечания

1. Агеева Е. Ю. Город как социокультурное образование. – Н. Новгород, 2004. – С. 9.
2. Анциферовы Н. и Т. Книга о городе. Город как выразитель сменяющихся культур. Картины и характеристики. – Л., 1926. – 224 с.
3. Агеева Е. Ю. Город как социокультурное образование. – Н. Новгород, 2004. – 212 с.
4. Город в зеркале генплана: панорама градостроительных проектов в российской провинции XVIII – начала XXI в. / под ред. Е. В. Коньшевой, С. А. Баканова, Л. В. Никитина. – Челябинск, 2008. – 409 с.
5. Колокольчикова Р. С. Генплан как фактор формирования архитектурно-планировочных решений застройки городов (на примере индустриальных городов Европейского Севера России второй половины 1960-х – середины 1980-х гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Научно-теоретический и прикладной журнал. – 2011. – № 8(14). – Часть IV. – С. 101–106.
6. Коньшева Е. В. Генеральные планы советского Челябинска (1936, 1947, 1967): Диалог сквозь десятилетия. Город в зеркале генплана: панорама градостроительных проектов в российской провинции XVIII–XXI вв. – Челябинск, 2008. – С. 226.
7. Костомукшский муниципальный архив. Ф. 19. – Оп. 1. – Д. 154. – Л. 17.
8. Ромм И. Заметки архитектора // Живая Арктика. Историко-краеведческий альманах. Эпоха Хибин. – 2001. – № 1. – С. 99.
9. Трудовая Коряжма: газета – печатный орган Коряжменского городского комитета КПСС и городского Совета народных депутатов. – 1986. – 14 окт.
10. Ромм И. Заметки архитектора // Живая Арктика. Историко-краеведческий альманах. Эпоха Хибин. – 2001. – № 1. – С. 92.
11. ГАМО в г. Кировске (Государственный архив Мурманской области в г. Кировске). – Ф. 329. – Оп. 1. – Д. 3. – Л. 8.
12. ГАМО в г. Кировске. – Ф. 368. – Оп. 1. – Д. 51. – Л. 7.
13. Солодянкина О. Ю. Специфические черты индустриальных городов (на примере Череповца) // Северсталь: история и современность: сборник материалов научно-практической конференции. – Череповец, 2002. – С. 18–19.
14. Колокольчикова Р. С. Череповец как феномен индустриального города (сер. 1960-х – сер. 1980-х гг.). – Череповец, 2009. – С. 253–254.
15. ЧЦХД (Череповецкий центр хранения документации). – Ф. 7. – Оп. 11. – Л. 86; Д. 986. – Л. 118–119.
16. Трудовая Коряжма. – 1986. – 14 окт.; 1987. – 15 окт.