данных районов создает массу проблем в сфере транспортной, социальной и экологической инфраструктурах данных территорий.

Рекомендуется, пересмотр и модернизация местных нормативов градостроительного проектирования, контроль за их соблюдением со стороны соответствующих органов, применение предложенной автором теоретической и наглядной модели функционально-долевой и функционально-планировочной структуры территории для реконструкции существующих районов (Кудрово, Новое Девяткино и т.д.) и для строительства новых районов. То есть рекомендуется отказ от нынешнего стиля застройки территории высокоплотной многоэтажной жилой застройкой, и переход к комплексной средне- и малоэтажной гуманной жилой застройке.

1. Колбина Е.О., Найденов С.Н. Эволюция процессов урбанизации на дальнем Востоке России // Пространственная экономика. 2013. № 4. С. 44-69
2. Дурнева Д.С. Описание первого этапа теоретического исследования по созданию трансформируемых объектов для растущих городов // АМТ 1. 2014. № 26. С. 1-10
3. Проблемы развития территории: научный журнал. / ФГБУН «Институт социально-экономического развития территорий РАН»; гл. ред. К.А. Гулин. – Вологда. – 2016. – № 5 (85). – С.228
4. Человек вчера и сегодня: междисциплинарные исследования / Рос. акад. наук., Инс-т философии; Отв. Ред. М.С. Киселева. – М.: ИФРАН, 2008. – 249 с.
5. Агафонова Е.Ю. Анализ развития малоэтажного строительства в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Актуальные проблемы современного строительства: сб. материалов 61-й Международной научно-технической конференции молодых ученых/ Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. - Ч.V. - СПб., 2008. - С.146-148.

Солдатов В.С.

Градостроительное развитие Нижнего Новгорода в советский период

*Московский архитектурный институт (Государственная академия)
(Россия, Москва)*

doi: 10.18411/lj-28-02-2018-54

idsp: 000001:lj-28-02-2018-54

Аннотация

В статье рассматриваются принципы, применяемые при градостроительном развитии Нижнего Новгорода в XX веке. Рассмотрены ключевые моменты проектирования генплана, а так же то как советская градостроительная политика оказала влияние на город.

Ключевые слова: Нижний Новгород, индустриализация, промышленность, градостроительное развитие

После гражданской войны 1917 -1922 гг., экономика СССР находилась в тяжёлом состоянии. НЭП лишь немного стабилизировал ситуацию, обеспечив население продовольствием и товарами народного потребления. В конце 20-х годов, правительством СССР был взят курс на интенсивное развитие промышленного производства в стране. Основной этап индустриализации осуществлялся с 1929 по 1941 год. Фокус на промышленном производстве являлся одним из определяющих факторов развития и облика многих городов СССР (наравне с индустриальным строительством).

Нижний Новгород был выбран в качестве индустриального центра западной части РСФСР. Это определило основные направления градостроительных преобразований. В 1928 году начались работы по проектированию нового генплана города. Был поставлен вопрос о необходимости гидрогеологической инспекции, и инженерно-технологических мероприятиях по благоустройству Заречной части, а так же оползневых крутых склонов Нагорной части.

Было разработано три варианта расселения:

- Первый вариант предусматривал развитие Заречной части, с расселением всех кадров, работающих на его предприятиях.
- Второй вариант предусматривал расселение работников предприятий в Нагорной части, и требовал сложных транспортных связей по обоим берегам Оки.
- Третий вариант включал в себя среднюю форму расселения, при которой выбираются наиболее благоприятные места для размещения жилищной застройки в Заречной части, и развитие транспортных систем в Нагорной части.

В этих трёх вариантах определялись три различные архитектурно-планировочные концепции:

- Три крупных жилых массива, приближённых к промышленности
- Резкое отделение жилой застройки от предприятий, вытянувшихся полосой на внешней гряде правого берега Оки.
- Сложный, единый городской организм, единая архитектурно-транспортная планировка и структура.

Рост территории Нижнего Новгорода.

В результате был выбран третий вариант, определяющий общую концепцию роста его территорий, развитие промышленности и жилых районов, установление границ городских земель. Изменилось административно-территориальное деление города: в 1933-1936 гг. были образованы новые районы, в черту города на правах района был включен Автозавод. К наиболее крупным градостроительным мероприятиям в городе в те годы следует отнести открытие постоянного Канавинского моста через Оку в 1933 году, и реконструкцию Советской Площади. Строительство автозавода, авиационного и машиностроительного заводов и других, привело к появлению новых рабочих районов — Соцгорода, автозавода, поселков им. Серго Орджоникидзе, им. Калинина и других.

В 1957 году работники московского Гипрогора приступили к проектированию нового генплана, концепция, как уже писалось выше, состояла в идее развития города как единого организма.

Начало работы было связано с разработкой схемы расселения, в которой Нижний Новгород рассматривался как центр агломерации, тесно связанный производственными отношениями с соседними городами (Дзержинск, Кстово, Балахна, Заволжье, Бор). Был разработан новый город-спутник Урково, на берегу нижегородского (горьковского) водохранилища. Это было нужно для переселения жителей Заволжья, расположенного в болотистой местности, и живших в бараках, оставшихся от стройки горьковской плотины. Была так же предусмотрена автомобильная и железнодорожная сеть, соединяющая города, но в итоге Урково не был построен. Транспортная система скоростных

магистралей делили городскую территории на промышленные и жилые районы, решение которых вытекало из исторически сложившихся и природных условий, и подчинялось общей композиции генплана и фактору расположения города на слиянии двух рек.

В основу планировочного решения нового генплана была заложена чёткая система скоростных магистралей и основных жилых улиц. Это определяло деление города на планировочные районы, решение каждого из них вытекает из исторически сложившихся и природных условий. Вновь создаваемые районы города, а так же реконструируемые районы были композиционно ориентированы на Оку. Для связи двух берегов Оки предлагалось строительство нового автомобильного моста, который мог обеспечивать удобную транспортную доступность для рабочих из жилых районов до предприятий.

Принимая во внимание увеличение населения города, и расширение его территории в будущем, была разработана разветвлённая система метрополитена, со строительством первой станции рядом с Московским вокзалом, и продолжением первой линии в Нагорную часть. Одновременно с проектированием генплана, был разработан отдельный план по размещению жилищного, культурно-бытового и коммунального строительства с 1958 до 1985 года.

Дорожная сеть проектировалась из расчёта удалённости от мест рабочих зон и центра города. В начале 60-х годов был построен дублёр Сормовского шоссе, проходящий через крупный промышленный район Заречья, с выходом на берег Оки, и возведён новый Молитовский мост через Оку, с развязкой на Арзамаское шоссе. Было разработано продолжение дублёра по склону оврага, с выходом на Казанское шоссе. К сожалению, склон оврага ещё после Великой Отечественной Войны был отдан под садовые участки, поэтому строительство дороги на склоне было отложено на неопределённое время.

Следующий этап развития генплана разрабатывался с конца 70-х, и представлял собой корректировку предыдущего проекта, с сохранением его первоначального замысла. Был утверждён в 1982 году. Как и прежде, определение архитектурно-планировочной композиции опиралась на экономические предпосылки, систему транспортных магистралей и инженерные мероприятия. Композиционный центр остаётся в исторической Нагорной части города, старые здания которого, согласно проекту, реконструируются, а сама территория центра увеличивается за счёт реставрации соседних кварталов и включения их в центральный район, предусматривается ансамблевая застройка проспекта Гагарина. Все районы, как проектируемые, так и реконструируемые ориентируются на Волгу и Оку, так же разрабатывается новая транспортная связь центральной части города с основными промузлами, и проектируется новый мост через Волгу (не был осуществлён).

Советская индустриализация Нижнего Новгорода оказала решающее влияние на город. Из второстепенного торгового города Нижний превратился в крупный индустриальный центр СССР. Но промышленный рост оказал и негативное влияние на город. В первую очередь значительно пострадала экологическая обстановка. Особо это коснулось заречной части города, в которой расположились основные промышленные территории. Так же, на данный момент выявляются недостатки выбранного принципа планирования города. Промышленные зоны окружались жилой районами, в которых в основном и жили работники предприятий. В советское время такая система была приемлема, но в нынешних условиях, когда множество людей из заречной части работают в нагорной, и наоборот, возникает значительная нагрузка на транспортную инфраструктуру.

1. Булинина Н.С. География жилой застройки в Нижнем Новгороде в прошлом и настоящем. ВЕСТНИК ВГУ, СЕРИЯ: ГЕОГРАФИЯ. ГЕОЭКОЛОГИЯ, 2014, № 1
2. Генеральный план развития города Нижнего Новгорода до 2030 года – www.admgor.nnov.ru
3. Р. Тарновецкая. Центральность и периферийность в культуре городской жизни Нижнего Новгорода. Археология Периферии, Исследование для Moscow Urban Forum 2013
4. Записи главного архитектора по развитию генплана Нижнего Новгорода в 1960 – 1990-х Кратюк Ю.В.