

DOI 10.24411/9999-001A-2019-10095  
УДК:711.4(571.14)

О.А. Лечунова  
Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств (Новосибирск)  
olgaalex2009@rambler.ru

### **Анализ развития планировочной структуры малых городов Новосибирской области в 1950-е — 1970-е годы**

#### **Аннотация**

В статье проводится анализ изменения планировочной структуры малых городов Новосибирской области в 50-е — 70-е гг. XX в. Анализ планов городов позволил проследить динамику их развития, структурные пространственные трансформации. В ходе исследования были впервые определены планировочные структуры городов с эффективным использованием городских пространств: линейный тип застройки вдоль железной дороги, линейно-расчлененный тип с разделением территории на две части вдоль железной дороги, компактный тип вдоль реки, рассредоточенный тип с разделением территории устьями рек.

**Ключевые слова:** малый город, планировочная структура города, градостроительное развитие, областной центр, промышленная зона.

O.A. Lechunova  
Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts (Novosibirsk)  
olgaalex2009@rambler.ru

### **Analysis of planning structure development of the small towns of Novosibirsk region in 1950s–1970s**

#### **Abstract**

The article deals with the changes in the planning structure of small towns in the Novosibirsk region in the 1950s — 1970s. Analysis of city plans allowed to trace the dynamics of their development, structural and spatial transformations. The study revealed for the first time the planning structures of towns with efficient use of urban spaces: linear type of building along the railway, linear split type with separation of the territory into two parts along the railway, compact type along the river, dispersed type with separation of the area by the estuaries.

**Key words:** small town, planning structure of a city, town-planning development, regional center, industrial zone

Перемещение промышленных предприятий в Сибирь во время Великой Отечественной войны, быстрое развитие производительных сил на основе использования сырьевых ресурсов региона вызвало значительный рост промышленных территорий и появление высокоэффективных предприятий в городах Новосибирской области. В практике городского планирования складывались благоприятные предпосылки для дальнейшего развития городов, при этом на их планировочную структуру в значительной степени влияли железнодорожные и автомобильные дороги в зависимости от функционального назначения территорий. Сформировавшиеся планировочные решения малых городов первой половины XX в. стали основой их дальнейшего градостроительного развития.

1950-е годы стали исходным рубежом градостроительного развития малых городов Новосибирской области и характеризовались упорядочением их планировки и застройки в связи с происшедшими изменениями в военные годы и новыми требованиями послевоенного развития. Города расширяли свои границы, появлялись новые промышленные зоны, которые формировались не всегда в соответ-

ствии с ранее намеченными планами, что создавало дополнительные сложности при решении проблем перспективного формирования городских планировочных структур. При отсутствии схем районных планировок, города развивались исходя из самых общих экономических прогнозов, не всегда полностью обоснованных, и условий их формирования с преимущественным, но ограниченным ростом промышленности. В результате планировочные схемы городов расходились с тенденциями их развития.

Для дальнейшего развития сибирских городов в 1960-е гг. была создана сеть территориальных проектных институтов промышленного профиля для решения задач по разработке проектно-планировочных схем. Промышленное развитие городов сопровождалось созданием определенных структурных связей между промышленной и селитебной территориями, получающих свое постепенное воплощение в планировочной структуре города. Являясь одними из главных составляющих архитектурно-планировочных структур города, промышленные территории оказывали влияние на принципы организации городского пространства. При формировании пла-

нировочной структуры города учитывалось его перспективное развитие, связанное с ростом основных функциональных зон — промышленной и селитебной. Промышленные и селитебные территории были взаимосвязаны. Эта взаимосвязь с развитием предприятий, с ростом территории города существенно менялась в связи с ростом строительства жилья, инфраструктуры и транспортных коммуникаций. В эти годы была поставлена задача обеспечения жильем и улучшением социальных условий проживания населения. [Попов, 2013].

Местоположение городов Новосибирской области с исторически сложившейся планировочной структурой и с различным уровнем развития — Бердска, Искитима, Черепанова и Тогучина — не равнозначно, что определило их значение и выполняемую роль в промышленной застройке. Большое влияние на интенсивность и степень развития города оказывала его удаленность от областного центра, наличие природных ресурсов и встроенность в существующую сеть транспортных магистралей. Железнодорожные магистрали Томского (ветка Новосибирск — Кузбасс) и Алтайского направлений повлияли на формирование планировочной структуры этих городов, которые обеспечивали торговые связи, как главного фактора функционирования пространства.

Рост численности населения и перемещение предприятий промышленности в годы Великой Отечественной войны послужили бурному росту городов: Бердск и Искитим, которые ближе расположены к областному центру и имели более тесные экономические и транспортные связи с ним. В связи с этим их городские территории более активно трансформировались, приобретая направления развития в зависимости от тенденций изменения планировочной структуры. Благодаря удобному экономико-географическому положению и интенсивности развития в названных городах быстро росло промышленное строительство.

К 1950-м гг. планировочная структура города Бердска сложилась компактная, со свободной схемой построения уличных сетей. Однако со строительством Новосибирской ГЭС в 1950 г. основная часть исторической территории Бердска оказалась в зоне затопления водохранилища. Город был выстроен заново, рядом с железнодорожной станцией. Перенос продолжался четыре года, и с 1957 г. Бердск стал интенсивно развиваться на новом месте, поэтому появилось новое планировочное решение, не связанное с предыдущей застройкой. На новую территорию перенесли 10 промышленных, строительных и транспортных предприятий. Схема построения уличной сети изменилась и стала более регулярной. В результате концентрации эвакуированных из европейской части страны в военные годы предприятий произошли значительные преобразования и развитие планировочной структуры городской территории. Промышленное строительство интенсивно продолжилось. В 1956 г. артель «Большевик», специализировавшаяся в годы войны на изготовлении граблей, лопат и металлической посуды, была переименована в Бердский металлзавод «Большевик», занимавшийся обработкой металлов. С 1946 г. действовал Бердский радиозавод, выпускающий радиоприемники и радиолы. В марте 1959 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление о

строительстве в разных концах Советского Союза сети заводов по производству приборов управления ракетными комплексами и гироскопических приборов для обороны и некоторых отраслей народного хозяйства. В соответствии с этим постановлением строится «Бердский электромеханический завод», и на территории завода открывают электромеханический техникум. В 1960-е гг. в городе создаются строительные организации, быстрыми темпами строится жилье. В 1959 г. было открыто строительное училище №1, которое в марте 1964 г. переименовали в городское профессионально-техническое училище №16, где обучалось строительным специальностям 60 человек. В 1961 г. на базе пищекомбината был создан Бердский винодельческий завод, разместившийся тогда в нескольких деревянных помещениях, перенесенных из старого города. В 1970-х гг. строится хлебозавод, новое здание швейной фабрики, создаются строительные организации [Бердск..., 2019].

В планировочной структуре города сформировались три промышленные зоны — северная, восточная и юго-западная. Самая большая по занимаемой территории — восточная — делилась на две части федеральной трассой, в состав этой промзоны входили завод биопрепаратов, строительные предприятия, транспортные и коммунально-складские объекты. Ряд предприятий промышленной зоны имели подъездные железнодорожные пути. Северная и юго-западная промышленные зоны были расположены рядом с селитебной территорией и резервной территории для своего развития не имели. На территории северной промышленной зоны размещались: мебельная фабрика, завод по производству металлических изделий, хлебокомбинат, птицефабрика. Часть предприятий располагались в структуре селитебной территории. Площадь промышленных территорий к 1970 г. увеличилась.

Планировочная структура города Искитима развивалась по линейному типу застройки территории, с прямоугольной схемой построения уличной сети, с кварталами, вытянутыми вдоль железной дороги реки Бердсь север на юг. В Искитиме с его высоким уровнем промышленного развития ведущее место занимало производство строительных материалов, работали известковый и цементный заводы, котельно-радиаторный завод, деревообрабатывающий комбинат, мебельная фабрика, кондитерская фабрика, хлебокомбинат, два маслозавода. В 1950 г. начинается расширение производственных мощностей цементного и котельно-радиаторного заводов, строительство литейно-механического и ремонтно-механического заводов.

Застройка промышленных территорий велась хаотично без четкого зонирования и учета санитарных норм и образовала три планировочные зоны — северную, центральную и южную. В северной зоне размещались заводы — котельно-радиаторный, ЖБИ-13, две площадки цементного завода, мебельная фабрика №5. В центральную группу входили: завод №545, известковый завод, завод ЖБК-5, деревообрабатывающий комбинат, механический завод, кондитерская фабрика, маслозавод, промкомбинат РПС, хлебозавод, завод безалкогольных напитков, типография. В южной промышленной зоне — комбинат стеновых материалов, щебеночный завод, предприятие п/я №1. Шел быстрый рост промышленно-

сти и, соответственно, промышленной застройки, в связи с этим схема построения уличных сетей изменилась и стала комбинированной.

Города Черепаново и Тогучин обладают месторождениями строительных известняков, глинистых сланцев, мрамора, строительных песков и кирпичных суглинков, а также расположены в благоприятных для развития сельского хозяйства условиях. Закономерно, что эти города развивались в двух направлениях — освоение месторождений и развитие производства стройматериалов и переработка сельскохозяйственного сырья.

В Черепанове к 1950 г. сформировался линейно-расчлененный тип планировочной структуры, с прямоугольной схемой построения уличной сети, с делением территории железной дорогой с севера на юг на две части — западную и восточную. До 1965 г. город не имел генерального плана, велась стихийная застройка. Промышленные предприятия располагались в основном на южной окраине города, со стороны господствующих ветров и вдоль железной дороги. Железная дорога к мясокомбинату опоясывает город с южной и западной стороны, ограничивая развитие в наиболее благоприятном направлении. Рост промышленного строительства интенсивно продолжался. В городе работали: завод строительных материалов, механический завод, мелькомбинат, мясокомбинат, райпищекомбинат, маслозавод и хлебокомбинат.

С учетом географического положения и природно-климатических условий планировочная структура города Тогучина складывалась по рассредоточенному типу и состояла из трех районов со свободной

схемой построения уличной сети. В планировочной структуре города некоторые промышленные территории мало связаны с селитебной территорией. Они являются частью города и, в тоже время, резко выражена обособленность промышленных территорий.

Основная часть промышленных объектов располагалась в левобережной части города — это Гормолозавод, ЗНАС «Тяжкостанпресс», где сформировались три промышленные зоны и практически отсутствовала обособленная селитебная зона. На правом берегу промышленные территории представлены в северной части — льнозаводом «Тогучинский» и деревообрабатывающим комбинатом, «ПивВинКомбинатом», в южной части — плодово-овощным комбинатом. Ряд промышленных предприятий расположены в четко выделенной зоне на значительном расстоянии, а ряд других — рассредоточены по территории города в селитебной застройке. Из-за отсутствия объездных дорог транспортные связи между промышленными районами осуществляются через жилые районы.

Анализ пространственных изменений в городах позволил определить развитие их планировочной структуры (табл.1). Исторически сложившиеся типы планировочной структуры Бердска, Черепанова и Тогучина остались без изменений. Структура Искитима из линейной трансформировалась в линейно-расчлененную. Развитие планировочной структуры происходило в существующих границах города, за счет внутренних ресурсов с учетом сложившейся ситуации, связанной с развитием промышленных предприятий.

Таблица 1

#### Тип планировочной структуры малых городов Новосибирской области с начала 1950-х по 1970-е гг.

город	Тип планировочной структуры	
	1950 г.	1970 г.
Бердск	компактный	компактный
Искитим	линейный	линейно-расчлененный
Черепаново	линейно-расчлененный	линейно-расчлененный
Тогучин	рассредоточенный	рассредоточенный

В процессе развития городов темпы изменения промышленных зон оказались различны (табл. 2).

Таблица 2

#### Доля площади промышленных территорий от общей площади города

Город	Год получения статуса города	Расстояние до Новосибирска, областного центра (км)	1950 г.	1970 г.
Бердск	1944	48	4.3%	6.2%
Искитим	1938	66	4.7%	5.5%
Черепаново	1925	107	7.3%	8.1%
Тогучин	1945	118	2.9%	3.3%

Как видно из таблицы 2, площадь промышленных территорий резко выросла в Бердске (в 1,5 раза) благодаря близкому расстоянию до областного центра, в Искитиме, Тогучине и Черепанове отмечен лишь незначительный рост.

В проделанном исследовании малых городов Новосибирской области в 1950-е — 1970-е гг. прослеживается интенсивное развитие промышленности и в связи с этим рост промышленных территорий. Было установлено, что формирование промышленных территорий зависит от архитектурно-планировочной организации города (рационального расположения функциональных зон, создания удобных транспортных связей между зонами), так как определяет возможности развития производства. Выявлена специфика производства в малых городах Новосибирской области — преобладающие отрасли промышленности — производство строительных материалов, деревообрабатывающая, легкая и пищевая, промышленность, машиностроение и металлообработка.

Скорость развития промышленных объектов на территории города определяет их планировочную структуру. Рост промышленности не повлиял на изменения планировочной структуры Бердска, Черепанова и Тогучина. Принципиальное изменение планировочной структуры в рассматриваемый период отмечено только в Искитиме, что связано с интенсивным использованием природных ресурсов. Темпы увеличения промышленных зон различны — от 1,5% в Бердске, расположенном наиболее близко к областному центру, до 1,1% в Черепанове, наиболее удаленном от областного центра.

### Список литературы

1. Бердск: великое переселение (Продолжение исторической справки) // Народные новости. 28 апреля 2019. — [Электронный ресурс]. — URL: [http://www.iberdsk.ru/narod\\_news/221782/?sphrase\\_id=21366](http://www.iberdsk.ru/narod_news/221782/?sphrase_id=21366)
2. Попов А.В. Архитектурно-пространственное преобразование территорий промышленных предприятий в городской застройке // Академический Вестник УралНИИпроект РААСН. — 2013. — №1. — С. 25–27.

### References

1. Berdsk: velikoe pereselenie (Prodolzhenie istoricheskoi spravki). Narodnye novosti. 28 aprelya 2019. [Elektronnyi resurs]. URL: [http://www.iberdsk.ru/narod\\_news/221782/?sphrase\\_id=21366](http://www.iberdsk.ru/narod_news/221782/?sphrase_id=21366) (in Russ.).
2. Popov A.V. Arkhitekturno-prostranstvennoe preobrazovanie territorii promyshlennykh predpriyatii v gorodskoi zastroyke. *Akademicheskii Vestnik UralNIIProekt RAASN*. 2013. No 1. Pp. 25–27 (in Russ.).

### Список сокращений

РПС — районный потребительский союз  
ЗНАС — завод насосно-аккумуляторных станций  
УралНИИпроект РААСН — Уральский научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт Российской академии архитектуры и строительных наук