

## **Анализ пространственной организации города Ростов-на-Дону и тенденции его развития**

**П.В. Иванова**

Осознание мировым сообществом в конце XX в., какую угрозу для экосистемы планеты представляют разрастающиеся городские поселения, определило необходимость внедрения концепций дезурбанистского вида развития, основными идеями которого являются: первое – идея линейного города; второе – идея города ограниченного размера, вписанного в природное окружение.

Здесь главное внимание сосредотачивается на обеспечении гармоничного сосуществования города и окружающей среды, человека и природы. Поэтому поселения дезурбанистского типа могут быть отнесены к концепциям экологической направленности [3].

Первым неизбежным шагом на этом пути становится процесс субурбанизации, подразумевающий развитие пригородов, что происходит в современных развитых странах, в частности эта тенденция наблюдается в окрестностях Ростова-на-Дону. Свидетельством данного явления стала застройка пригородных территорий коттеджными посёлками: «Янтарный», «Изумрудный», «Декоративные культуры», «Орбитальная-Ростов», «Щепкин», Чалтырь, «Солнечный» и др.

При возведении данных поселков, в соответствии с планом, на огороженной территории строятся - полноценная инженерия и объекты социальной инфраструктуры.

Поселения со своими системами обслуживания обязаны в полной мере отражать основную мысль современных урбанистов – люди должны жить, работать и отдыхать в одном и том же месте [2]. Поэтому при образовании полицентрической организации, агломерация делится на самодостаточные кластеры. Между ними пролегают границы, в качестве которых оптимально использовать элементы ландшафта – реки, пруды, леса, парки.

Несоблюдение условия самодостаточности пригорода приводит к тому, что

мегаполис обрастает новыми поселениями, а деловая активность всё так же располагается в городском историческом центре. На сегодня эта тенденция характерна для Ростова-на-Дону.

Ростов-на-Дону входит в десятку российских городов-миллионников с наивысшим показателем плотности населения (после Москвы, Санкт-Петербурга и Нижнего Новгорода), что наряду с архитектурно-планировочными, институциональными и иными факторами усиливает возрастающий дефицит территориальных ресурсов социально-экономического роста. Негативное влияние на качество жизни населения и перспективы хозяйственного развития города также оказывает гипертрофированная моноцентричность его пространственной организации.

Проблема моноцентричности выделяется в центральном историческом районе города. Что несёт в себе перегруз исторического центра, как объектами приложения труда, сервиса, торговли и культуры, так и связанную с ними транспортную проблему, которая с каждым годом усугубляется.

Специфика планировочной застройки города, в рамках которой созданы крупные спальные районы с отсутствием массовых мест приложения труда, определяет мощные транспортные потоки, движущиеся с периферийных районов в центральную часть города, где сформирована основная деловая активность. Индивидуальный транспорт, прибывающий в центральную часть города, большую часть времени находится в неподвижном состоянии, занижая пропускную способность улично-дорожной сети более чем на 50% [1].

Реконструируя и развивая исторически сложившееся архитектурно-планировочное и социально-экономическое «ядро» города, следует последовательно трансформировать моноцентрическую пространственную организацию города Ростова-на-Дону в полицентрическую, «приближающую» современные объекты торговли, сервиса, культуры, рекреации и спорта, а также места приложения труда к основным массивам селитебных территорий, в том числе и на периферии города.

Развитие системы относительно самодостаточных городских микрорайонов

и пригородных поселков необходимо сочетать с повышением связанности всех компонент территориальной организации города. Тенденцию развития многоэтажного строительства необходимо согласовывать с расширяющейся практикой использования подземных пространств.

Проблемы развития муниципального образования так же связаны и с недостаточными масштабами и темпами модернизации архитектурно-планировочного облика города Ростова-на-Дону, в первую очередь кварталов старой застройки. Комплексное преобразование исторической части города должно осуществляться с учетом его высокой историко-культурной и градостроительной ценности.

Ростов по-прежнему остается старым городом, каждый седьмой дом в городе был возведен в позапрошлом веке. Одна из острейших проблем жилищного фонда южной столицы — высокий уровень износа. Свыше 33% домов Ростова изношены на 60% и более, а следовательно, превращаются в ветхое и аварийное жилье. При этом только каждое сотое строение (1%) пребывает в образцово-показательном состоянии, имея износ менее 20% [1].

Основным направлением пространственной организации города выделяется повышение эффективности использования территориальных ресурсов, качественная модернизация среды проживания горожан на основе пропорционального и сбалансированного развития всех городских районов, дальнейшего формирования функционально-пространственного каркаса, узлов концентрации объектов делового, административного, торгового и культурно-бытового назначения, совершенствования архитектурного облика города, сохранения исторических и природных памятников.

К ключевым тенденциям современной пространственной организации города можно отнести:

- возрождение центра города как его исторического ядра, переориентация в пользу центра инвестиций в жилье и деловую недвижимость;
- присвоение новой функции части городских территорий вследствие репрофилирования, ликвидации и переноса на периферию города и за его

пределы производственных предприятий;

- усиливающаяся фрагментарность города, как в архитектурно-планировочном, так и социально-экономическом отношении в соответствии с уровнем доходов и имущественными потребностями населения;

- дальнейшее расширение и «уплотнение» малоэтажной индивидуальной жилой застройки, как непосредственно на территории города Ростова-на-Дону, так и за его пределами.

Стимулирование формирования новых «ядер» и узлов концентрации социально-экономической активности, как в пределах исторического центра, так и на периферийных территориях города позволит установить повышенный уровень социально-экономической и транспортной нагрузки города на оптимальный.

Всё это первые шаги на пути преобразования города с целью достижения нового уровня качества жизни, преимуществами которого является: уменьшение затрат времени на дорогу «работа-дом»; сохранение исторического центра; сохранение парков, общественных пространств, которые и создают качество жизни; предотвращение явления urban sprawl («расползание мегаполиса»).

В итоге, создание полицентричной структуры пространственной организации Ростова-на-Дону решит многие проблемы, в частности связанные с эмоциональной подавленностью населения мегаполиса, а так же позволит прийти к экологическому балансу между природными и урбанистическими пластами.

#### **Литература:**

1. Решение городской думы Ростова-на-Дону - от 18 декабря 2012 г. N 372 «Об основных направлениях стратегии Социально-экономического развития города Ростова-на-Дону на период до 2025 года» [Электронный ресурс] // Официальный портал городской Думы и Администрации города – Режим доступа: [http://www.rostov-gorod.ru/filebase/file\\_10514\\_0.doc](http://www.rostov-gorod.ru/filebase/file_10514_0.doc) (доступ свободный) –Яз. рус.

2. Григорьев В.А., Огородников И.А. «Экологизация городов в мире, России, Сибири» [текст] // Аналит. обзор / ГПНТБ СО РАН. - Новосибирск, 2001. - с. 142 - (Сер. Экология. Вып. 63).

3. СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка

городских и сельских поселений [текст] // ОАО «ЦПП» - Москва, 2011- с. 109

4. Н. В. Савицкий, О. И. Бондаренко «Социально-градостроительные аспекты формирования экопоселений» [текст] // Строительство, материаловедение, машиностроение: сб. науч. трудов. Вып. 58. – Д.: ПГАСА, 2011.

5. Полякова Т.В. Концепция эколого-экономического механизма инвестиционной политики развития города. [текст] // Материалы Междунар. науч.-практ. конф. «Строительство –2007». – Ростов н/Д: РГСУ, 2007.– С.120.

6. Токарев А.Г. «Градостроительство Ростова-на-Дону в 1920-е гг. – концепции и реализация» [Электронный ресурс]//«Инженерный вестник Дона», 2010, №3. Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n3y2010/236> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

7. Б.Л. Козловский, М.В. Куропятников, О.И. Федоринова «Приоритетные задачи зеленого строительства в Ростове-на-Дону» [Электронный ресурс]// «Инженерный вестник Дона», 2013, №1. – Режим доступа: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n1y2013/1552> (доступ свободный) – Загл. с экрана. – Яз. рус.

8. Juval Portugali «Self-organization and the city» Publisher: New York : Springer, 2000, с. 359 [Электронный ресурс] // books.google.ru; [http://books.google.ru/books?id=dwM2G\\_ebFDMC&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q&f=false](http://books.google.ru/books?id=dwM2G_ebFDMC&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q&f=false)

9. Juval Portugali; et al «Complexity theories of cities have come of age : an overview with implications to urban planning and design» Publisher: Berlin ; New York : Springer, ©2012. с. 432 [Электронный ресурс] // www.worldcat.org - <http://www.worldcat.org/title/complexity-theories-of-cities-have-come-of-age-an-overview-with-implications-to-urban-planning-and-design/oclc/794364108/viewport>

10. Pavel Klapka, Bohumil Frantál «Spatial organisation: development, structure and approximation of geographical systems» Moravian Geographical Reports Vol. 18, 3/2010; с.53-65 [Электронный ресурс] // geography.upol.cz

<http://geography.upol.cz/soubory/lide/klapka/Klapka,Frantal,Halas,Kunc-MGR.pdf>