



УДК 711.581

Дембич Александр Алексеевич

кандидат архитектуры, доцент

Email: interra.kgasu@mail.ru

Казанский государственный архитектурно-строительный университет

Адрес организации: 420043, Россия, г. Казань, ул. Зелёная, д. 1

Орлова Наталия Геннадьевна

техник-архитектор

Email: natasha-131@mail.ru

Ульянов Дмитрий Анатольевич

архитектор

Email: dimulya@bk.ru

ЗАО «АртПроект»

Адрес организации: 420012, Россия, г. Казань, ул. Достоевского, д. 8

Набережные Челны – причины внепланового формирования системы полицентрического обслуживания в постсоветский период

Аннотация

Постановка задачи. Цель исследования – изучение возникновения и развития полицентрической системы в городе Набережные Челны в конце XX века, образования и закрепления новых рабочих мест и их влияния на развитие сферы услуг на данной территории, анализ причин внепланового развития территории города Набережные Челны.

Результаты. Основные результаты исследования состоят в выявлении причин формирования стихийного возникновения полицентрической системы в г. Набережные Челны, возникшей вследствие появления спонтанных неорганизованных торговых рабочих мест сферы.

Выводы. Значимость полученных результатов для архитектуры и градостроительства состоит в том, что выявленные причины внепланового развития сферы услуг на конкретной территории имеют важное практическое значение и могут быть учтены в реальной градостроительной практике, нацеленной на создание Генерального плана города Набережные Челны, и при дальнейшей реорганизации системы полицентрического обслуживания Камской агломерации.

Ключевые слова: система полицентрического обслуживания, торговая функция, постиндустриализация, микрорайон, комплекс, внеплановое градостроительное развитие, градостроительное регулирование.

Для цитирования: Дембич А. А., Орлова Н. Г., Ульянов Д. А. Набережные Челны – причины внепланового формирования системы полицентрического обслуживания в постсоветский период // Известия КГАСУ. 2021. № 1 (55). С. 85–95. DOI: 10.52409/20731523_2021_1_85.

1. Введение

Решение о строительстве камского завода большегрузных автомобилей в Набережных Челнах, принятое Советским правительством в конце 60-х годов XX века, кардинально изменило судьбу этого небольшого камского города. Плановые сроки строительства и запуска этого крупнейшего в Европе автогиганта были крайне сжатыми. Через 6 лет после начала строительства первый автомобиль должен был сойти с заводского конвейера. Такая постановка задач обусловлена стремительными темпами разработки проектной градостроительной документации для строительства селитебной зоны города. Короткие сроки проектирования потребовали от проектировщиков института «ЦНИИЭП Жилища» выбрать проектную модель селитебной зоны будущего города в виде обособленного планировочного района, расположенного между Камской акваторией и производственной зоной строящегося автозавода, отодвинутого от Камы на несколько километров.

Ориентируясь на утвердившуюся в 50-60-е гг. микрорайонную организацию городской территории, проект «Нового города» имел двухступенчатую систему учреждений обслуживания. Она состояла из системы повседневного обслуживания, объекты которой размещались в каждом из запроектированных микрорайонов и системы общегородского центра, протянувшейся в виде линейного комплекса высотных жилых зданий и крупных общественных объектов, вмещающих учреждения эпизодического обслуживания уникального характера.

«Новый город» – такое название получил в проектной документации этот планировочный район Набережных Челнов, которое закрепилось за ним.

Необходимость единовременного возведения завода и опережающего строительства жилья для строителей КамАЗа и Нового города, а также для будущих работников автозавода, потребовавшая огромных средств, заставила на неопределенный срок отложить строительство объектов общегородского центра и значительной части объектов системы повседневного обслуживания. Однако последовавшие в 80-е и 90-е годы изменения в хозяйственной политике страны, а затем и в её общественно-политическом устройстве, так и не позволили реализовать намеченные планы.

В результате город предельно расширил торговую функцию, сложившуюся в ходе стихийного развития, но используя все свободные пространства, утратил многие возможности развивать систему общегородского центра на основе баланса объектов культурного, образовательного и делового назначения. Не менее наглядно показывает отрицательный пример подобного развития история территории общегородского центра 19-го комплекса, современное состояние которой не соответствует проекту Генплана 1973 года. Она формировалась в 90-е годы стихийно, с вытеснением целого ряда жизненно важных функций общегородского центра. Подобная ситуация заметно снизила привлекательность Набережных Челнов как города удобного для жизни и перспектив дальнейшего развития. Машина без мотора, а город без центра не может превратиться в полноценное, привлекательное и саморазвивающееся поселение [1-3].

Теоретическая база исследования включает научные работы по различным аспектам поставленной проблемы. В 1933 году впервые была опубликована «Теория центральных мест» немецкого географа В. Кристаллера (Christaller W. How I discovered the Theory of Central Places: A Report about the Origin of Central Places. Man Space and Environment, 1972 г.), где он сформулировал закономерности расположения, число и размеры населенных пунктов в городской иерархии. Ученый ввел понятие «центральное место», оно обозначало центр всех населенных пунктов определенного района. Такой центр мог обеспечить район всеми необходимыми товарами и услугами. Значительный вклад в изучение проблем центральных мест и системы расселения внесли такие ученые как К. Доксиадис, Э. Сааринен, П. Аберкромби.

В отечественном градостроительстве вопросам развития центральных мест посвящены труды В.В. Владимирова и А.Э. Гутнова. В их трудах выявлены закономерности пространственного и функционального развития узлов социальной активности с учетом различных внешних и внутренних факторов. В книге «Эволюция градостроительства» (1984 г.) А.Э. Гутнов построил универсальную модель структурно-функциональной организации города, которая позволяла рассмотреть абсолютно любой объект как совокупность компонентов города, а именно каркаса, ткани, плазмы. Также рассмотрена градостроительная теория «Неравномерно-районированная модель городской среды» А.А. Высоковского – известного российского урбаниста. Согласно данной теории, городское развитие всегда смещается в сторону центра, что отображается в структуре исторически сложившихся городов. Ученый предложил анализировать каждый городской квартал, чтобы выявить неравномерную структуру территории. Также важно отметить, что А.А. Высоковский, как в свое время Д. Джекобс, особое внимание уделял восприятию города его жителями. Он рассматривал это с двух сторон, разделяя приватную и публичную точку отсчета. Пространство, которое горожанин смело может назвать своим, частным, домашним – являлось приватным, а то, что примыкает к этому пространству – вернакулярным районом. Вторая точка отсчета – публичная. По мнению

урбаниста, она обозначала общее городское пространство, а именно – городской центр. Также он отметил, что городское пространство может иметь и несколько публичных точек, что означало бы полицентричную структуру города. Свою теорию исследования А.А. Высоковский рассматривал на примере Москвы и ее районов. Было выявлено, что за каждым районом закреплён определенный образ, стереотип, который разделяют его жители. Также существует и внешний стереотип, который показывает, как эта территория воспринимается снаружи. Интересно то, что достаточно часто эти образы не совпадали.

Целью данной работы является выявление, изучение и оценка причин внепланового градостроительного развития территории города Набережные Челны.

Объект системы полицентрического обслуживания в городской среде исследуется на предмет выявления причин необходимости их внепланового формирования.

Задачи исследования:

- анализ мест возникновения стихийных рынков и точек торговли;
- изучение различий между Генеральным планом Набережных Челнов и существующей ситуацией на территории города;
- выявление причин несоответствия существующей ситуации на территории Генеральному плану города, а также причин внепланового развития;
- выявление этапов трансформации территории города Набережные Челны в период перестройки (90-е гг.).

2. Материалы и методы

В рамках исследования проведено комплексное изучение территории города Набережные Челны, учитывающее особенности формирования застройки и влияние на прилегающую территорию. Был проведен историко-архитектурный анализ, который позволил проследить формирование общественных территорий на нескольких фрагментах. Изучив события, играющие важную роль в жизни города, были выявлены этапы развития городской территории. Материалами для изучения послужили аэрофотосъемка, натурные исследования, публикации в прессе, фотографии местных жителей, размещенных в интернете. Был выполнен комплексный градостроительный анализ в виде схем функционального зонирования, улично-дорожной сети, транспортно-пешеходных потоков, общественных доминант. Изучены Генеральные планы Набережных Челнов разных годов. В статье Дембича А.А., Закировой Ю.А., Латыповой М.С. «Казань – ресурсы и перспективы полицентричного развития» (Известия КГАСУ. 2017. № 3 (41)) обозначены общие принципы полицентрического развития, которые учитываются и в данной статье.

Градостроительная доктрина, которой придерживались в своём проекте проектировщики Генерального плана 1973 года, предполагала, что основным местом притяжения населения в будущем станут объекты культурно-спортивного назначения, поскольку она опиралась на идеологию «развитого социализма» – переходной стадии к коммунистическому обществу. Эта идеология предполагала, что согласно марксистской теории «основным богатством» коммунистического общества будет «свободное время», отданное по большей части культурному саморазвитию человека. В этой связи в Генеральном плане для размещения объектов потребительского обслуживания отводились минимизированные территории.

Произошедшие в 90-е годы, коренные изменения в жизни страны, и резкое сокращение рабочих мест в промышленном производстве потребовали срочного появления этих рабочих мест в сфере обслуживания. Реальных объектов капитального строительства, где могли бы появиться новые рабочие места в Набережных Челнах, просто не существовало.

За счет спада производства и потери рабочих мест особенно пострадал коллектив Камского автозавода – основного градообразующего предприятия города. Сильнейший удар по рабочим местам на КамАЗе нанес гигантский пожар на заводе двигателей, где работало 19 тыс. человек, произошедший в апреле 1993 года. Для тысяч семей в городе основными средствами к существованию стала «челночная» торговля на стихийно

возникающих рынках. Подобные стихийные рынки стали возникать во многих местах, ориентируясь на активный пешеходный трафик и дислоцируясь либо у популярных транспортных остановок, либо у существующих крупных торговых заведений.

Места возникновения стихийных рынков предопределились спецификой формирования городской планировочной структуры Набережных Челнов, особенность которой заключалась в крайне ограниченном количестве крупных торговых объектов и большим количеством свободных озелененных пространств, заложенных Генпланом [4, 5].

Здесь сработали два фактора. Подобная структурная организация городского пространства вытекала из доминирующей в то время в СССР градостроительной доктрины, согласно которой количественно площадь общественных озелененных пространств от общей площади города должна была быть не менее 25 %, с учетом размеров территории комплекса заводов КАМАЗа, это составляло обширную площадь. Другое дело, что в силу ограниченных средств в городском бюджете на формирование этих зеленых пространств и, главное, на их постоянное обслуживание, как в Советское время, так и в постсоветский период (особенно в 90-е годы), содержать эти пространства в должном состоянии было невозможно.

Второй фактор был задан самой градостроительной концепцией проектировщиков «ЦНИИЭП жилища». В СССР уровень обеспеченности личными автомобилями был крайне невысок. На момент начала проектирования Нового города этот уровень составлял порядка сорока – шестидесяти автомобилей на 1 тыс. жителей. Но уже строился автозавод в Тольятти, да и другие автозаводы страны (завод им. Горького, завод им. Лихачева, Запорожский, Ульяновский и Ижевский автозаводы) начали наращивать выпуск автомобильной продукции. Именно поэтому, в силу прогнозируемого автомобильного бума, и под влиянием проблем с автомобилизацией в городах запада, авторы первого Генерального плана Нового города заложили в проект гипертрофированную улично-дорожную инфраструктуру.

Под влиянием именно этих факторов авторами генплана была сформирована в пространстве города система свободных открытых пространств, обслуживание которых, в начальные постперестроечные годы, учитывая нищие бюджеты, лежало на муниципальной власти тяжелым бременем.

3. Результаты и обсуждение

В качестве характерного примера можно рассмотреть историю возникновения торгового центра «Фонтан» в 41-м комплексе Нового города¹.

Первоначальная стихийная рыночная точка появилась возле магазина бытовой техники «Меркурий» (рис. 1а-б). Это было небольшое скопление точек уличной торговли, где на самодельных прилавках продавали товары первой необходимости и товары зарубежного производства, успешно конкурирующие с продукцией, производимой в СССР. Такое разнообразие, большой выбор и невысокая стоимость товара привлекали на стихийный рынок большое количество посетителей.

Когда концентрация прилавков уличной торговли возле магазина «Меркурий» превысила ресурс свободного пространства на этом участке, «челночный бизнес» нашёл поблизости новое место. Этим местом стал цветочный террасированный сквер с фонтаном, расположенный в двухстах метрах на пешеходной связке между проспектом Сююмбике и улицей Шамякина Усманова (рис. 2). Близость первичной и привычной дислокации стихийного рынка, обширность свободного пространства сквера, пешеходный трафик внутри микрорайона и большая концентрация спонтанно возникших магазинов продуктовых и хозяйственных товаров, бытовой техники вокруг этой площадки сделали этот рынок очень привлекательным.

¹Комплекс № 41 – под таким наименованием, в виде номеров комплексов, присвоенным в ходе строительства селитебной зоны Нового города, на долгие годы сохранилось наименование жилых микрорайонов, до сих пор часто употребляемое в повседневной жизни.



а)



б)

Рис. 1. Магазин «Меркурий» в г. Набережные Челны:
а) Магазин бытовой техники «Меркурий» в советский период
(https://vk.com/albums-44535687?z=photo-44535687_457267465%2Fphotos-44535687);
б) Стихийный рынок периода перестройки возле магазина «Меркурий»
(<https://i.mycdn.me/i?r=AyH4iRPQ2q0otWIFepML2LxRMZzfkSAXugxgAUNbCXrSRQ>)



Рис. 2. Цветочный террасированный сквер с фонтаном в 41-ом комплексе 1993 год
(источник: https://vk.com/photo-44535687_456254664)

Смена пространственной функции объекта благоустройства на функцию рынка происходила постепенно. Вначале наскоро сколоченные прилавки сменились самодельными киосками и примитивными павильонами из фанеры и сайдинга с модульными местами для торговли. Закрепившись в ментальном представлении горожан как место актуальной и привлекательной разнообразной торговли, данный участок, в конце концов, получил новый объект капитального строительства в виде двух-трехэтажного торгового здания.

Таким образом, появившееся, активно посещаемое пространство стимулировало возникновение ТЦ «Фонтан» (рис. 3), которое придало микрорайону новый статус привлекательности и стало местом концентрации торгово-бытового обслуживания [6, 7]. Вблизи этой точки стали образовываться новые торговые площади с разными способами организации и расширения:

- занимались первые этажи жилого дома за счет выкупа квартир, где формировались торговые пространства;
- возникали новые киоски возле магазинов и остановок;
- государственные торговые магазины перешли в частную собственность и часто меняли свою номенклатуру товаров;
- активизировались дополнительные пристройки к жилым зданиям или существующим торговым объектам;
- шло строительство новых торговых сооружений.

Ситуация с появлением ТЦ «Фонтан» с последующей внеплановой повышенной концентрацией объектов обслуживания в 41-м комплексе неодинокна, и неоднократно повторялась как на территории нового города, так и в других его частях.

На самом деле в этих ситуациях нашёл своё отражение глобальный переход от индустриальной стадии городского развития к постиндустриальной, происходящей в этот период во всём цивилизованном мире [8, 9].

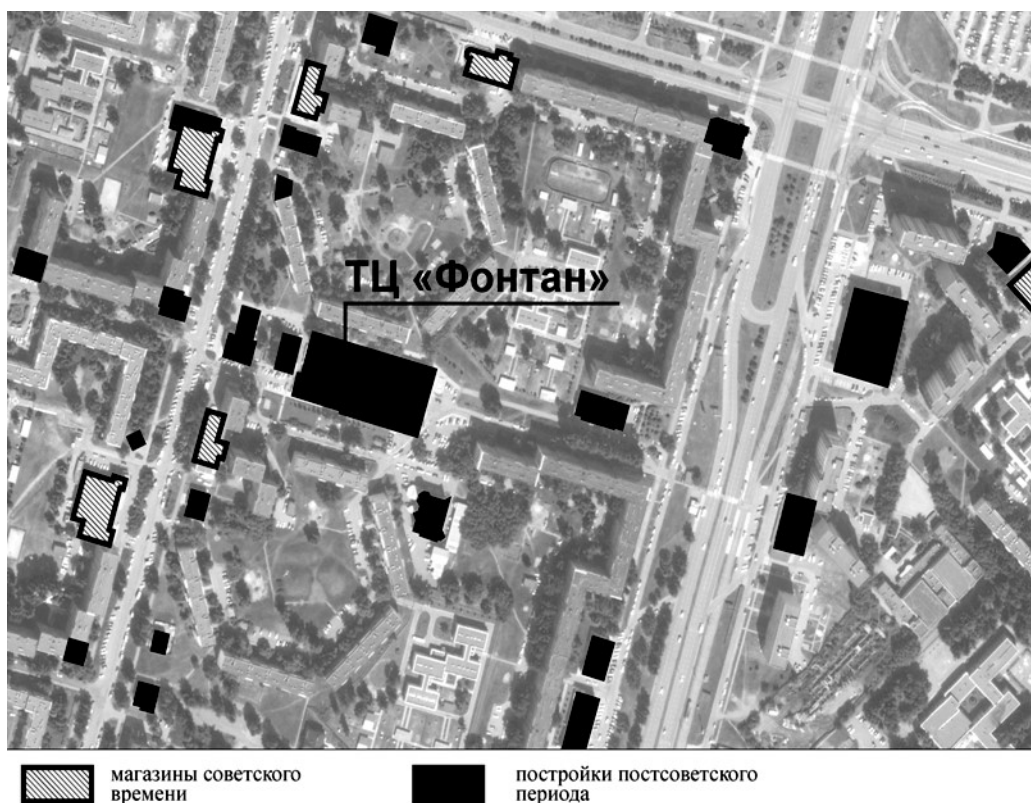


Рис. 3. Месторасположение ТЦ «Фонтан» (иллюстрация авторов на космоснимке)

Вопреки действующему Генеральному плану объекты торгового обслуживания стали заполнять все свободные от застройки участки вдоль основных транспортных магистралей города. Во многих случаях объекты торговли оказались встроены в существующие жилые здания, нарушая при этом их первоначальный архитектурный замысел.

Несмотря на серьезные изменения в системе застройки, возникшие от целого ряда подобных внеплановых реализаций строительных намерений бизнеса, планировочная структура и сама геометрия города самостоятельно требовали формирования полицентрической системы обслуживания. Растянутость узкой селитебной зоны на более чем двадцатикилометровую длину требовала, с точки зрения повседневной комфортной жизни, четкого разделения на дискретные планировочные районы, каждый из которых должен быть обеспечен самодостаточной многоступенчатой системой обслуживания.

В значительной степени подобный факт внепланового градостроительного развития характерен не только для Naberezhnye Chelny. Здесь эта проблема наиболее явно проявилась из-за очень высоких темпов застройки городской территории и резкого изменения государственных экономических механизмов, на рубеже 90-х годов XX века, произошедших в период еще не завершившегося становления целостного организма этого нового города. С появлением нового чрезвычайно энергичного участника градостроительных процессов – частного бизнеса, заметно активизировалось стихийное освоение городского пространства. Частный бизнес настойчиво «продвигал» свои деловые интересы, осваивая территорию, которые далеко не всегда совпадали с плановым характером использования земельных участков, предусмотренным градостроительной документацией.

Причиной подобного внепланового развития территорий являлось отсутствие четко выстроенной системы регулирования процессов градостроительного развития в условиях рыночной экономики. При начальных условиях становления рынка в России такая система градостроительного регулирования не могла быстро появиться, поскольку предпосылок к ее возникновению не существовало в советском градостроительстве [10-11].

Есть еще несколько причин подобного внепланового развития.

Первая причина – несоблюдение градостроительной дисциплины, которая предусматривает последовательную систему подготовки и реализации, установленной Градостроительным кодексом проектной градостроительной документации. За разработкой и реализацией генерального плана города, которые в целом решают вопрос соблюдения баланса и размещения основных функциональных зон города, следует разработка и реализация проекта планировки территории (ППТ) для локальных фрагментов города. Эти проекты выделяют из городской территории довольно обособленные и четко ограниченные планировочные элементы (микрорайоны, жилые районы или общественно-жилые кластеры) и детально их зонировать, сбалансировано размещая на этих территориях все необходимое для полноценной жизнедеятельности объекта.

Вторая причина заключается в отсутствии в российской градостроительной практике дорожных карт реализации ППТ, разбитых на временные этапы и основанных на согласовании интересов государства, муниципальной власти и бизнеса. Именно наличие таких согласованных дорожных карт в городах цивилизованного запада позволяет максимально приблизить реализуемую застройку к утвержденной градостроительным планам.

Третья причина заключается в почти полном отсутствии в системе муниципального управления компетентных профильных специалистов в области градостроительного планирования. Поскольку для того, чтобы ставить грамотные профессиональные задачи в этой сфере деятельности перед проектировщиками, осуществлять системный градостроительный мониторинг территории, уметь грамотно использовать готовую проектную документацию и вовремя её корректировать, необходимо иметь в составе муниципальных органов специалистов соответствующего уровня. Таким образом, процесс трансформации территории в этот период характеризуется несколькими этапами развития:

- развитием стихийно возникшей уличной торговли, перепрофилировавшим территорию для рыночной функции;
- бойкой лавочной и мобильной торговлей, привлекая быстро выдвинувшихся крупных местных предпринимателей;
- появлением каркасных некапитальных построек из недолговечных материалов, образовавших большое теплое пространство с модульными местами для продаж;
- сменой некапитальных построек капитальным строительством двух- трехэтажного торгового здания. Нельзя однозначно утверждать, что возникшая система учреждений обслуживания поселения, формирующая структуру общественного центра города по инициативе и под давлением предпринимательского сообщества, только негативно сказалась на градостроительном развитии городских территорий. Во многих случаях бизнес, реагируя на запросы горожан, находил «правильные» места для размещения своих объектов. Порой даже предпринимательское чутье точнее, чем градостроительная документация, определяло точное место для отдельных объектов системы обслуживания [13, 14].

Но наиболее приемлемая версия формирования оптимальной городской среды осуществляется, когда интересы бизнеса и рядовых горожан максимально учитываются еще в процессе подготовки градостроительной документации, а не в ходе осуществления градостроительных планов.

4. Заключение

1. Учитывая постоянный фактор отклонений от планового развития, возникающий под воздействием непредвиденных ситуаций, а также определенный дискомфорт действующей системы обслуживания города, в планировочной структуре нового Генерального плана города, разрабатываемого на данный момент НПЦ «Интерра» КГАСУ, особое внимание уделяется структуре общественных пространств общегородского центра. Данные пространства формируют полицентрическую систему «узлов» центра, расположенных в относительно равномерной доступности и привязке к транспортной инфраструктуре во всех планировочных районах города [15].

2. Предлагаемая в разрабатываемом Генеральном плане полицентрическая система имеет ресурс открытых пространств, составляющий дополнительный резерв площадей, занятых «зеленым партером», дающий возможность градостроительного маневра. Выявленные объекты обслуживания, возникшие ранее в неудачных местах,

диссонирующие с застройкой города и направлением его развития, через какое-то время в большинстве случаев ждет перепрофилирование, инструментарий для которого будет заложен в Правилах землепользования и застройки (ПЗЗ). Подготовка ПЗЗ последует за Генеральным планом города.

3. Решение проблемы рациональной системы полицентрического обслуживания территории Набережных Челнов, с учетом уже сложившихся общественных объектов и их комплексов, а также планируемого развития, как ядра Камской агломерации, позволит значительно улучшить комфортность городской среды и сделать город более приспособленным к условиям постиндустриальной экономики.

Список библиографических ссылок

1. Wang M. Polycentric urban development and urban amenities: Evidence from Chinese cities. // *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*. 2020. P. 1–17. DOI: 10.1177/2399808320951205.
2. Liu X., Wang M. How polycentric is urban China and why? A case study of 318 cities // *Landscape Urban Planning*. 2016. Vol. 151. P. 10–20. DOI: 10.1016/j.landurbplan.2016.03.007.
3. Liu X., Derudder B., Wang M. Polycentric urban development in China: a multi-scale analysis. // *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*. 2018. Vol. 45. Iss. 5. P. 953–972. DOI: 10.1177/2399808317690155.
4. Marques T. S., Saraiva M., Ribeiro D., Amante A., Silva D., Melo P. Accessibility to services of general interest in polycentric urban system planning: the case of Portugal. // *European Planning Studies*. 2020. Vol. 28. Iss. 6. P. 1068–1094. DOI: 10.1080/09654313.2019.1658718.
5. Decoville A., Klein O. Polycentrism and the accessibility of public facilities to the population. The example of the Grand Duchy of Luxembourg and Belval // *European Planning Studies*. 2020. Vol. 28. Iss. 4. P. 653–671. DOI: 10.1080/09654313.2019.1670141.
6. Knaap E., Ding C., Niu Y., Mishra S. Polycentrism as a sustainable development strategy: empirical analysis from the state of Maryland. // *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*. 2016. Vol. 9. Iss. 1. P. 73–92. DOI: 10.1080/17549175.2015.1029509.
7. Khusnutdinova S., Zakirova, J., Ulengov, R., Khusnutdinov R. Policentricity as a way to sustainable development of the city (the case-study of the city of Kazan) : dig. of art. 17th. 1. International multidisciplinary scientific geoconference SGEM-2017. 2017. P. 603–610. DOI: 10.5593/sgem2017/53/S21.075.
8. Masip-Tresserra J. Polycentricity, Performance and Planning // *Architecture and the Built Environment*. 2016. № 7. 348 p.
9. Котов Е. А., Гончаров Р. В., Новиков А. В., Никогосян К. С., Городничев А. В. Москва: курс на полицентричность. Оценка эффектов градостроительных проектов на полицентрическое развитие Москвы. М. : НИУ ВШЭ, 2016. 31 с.
10. Глазычев В. Л. Город без границ. М. : Территория будущего, 2011. 400 с.
11. Новаковский М. Транспорт и проектирование центра города. М. : Стройиздат, 1978. 201 с.
12. Соколов Л. И. Центр города – функции, структура, образ. М. : Стройиздат, 1992. 351 с.
13. Гайкова Л. В. Полицентризм как парадигма развития российских городов // *Архитектон: известия вузов*. 2015. № 50. С. 69–81.
14. Jun M.-J. The effects of polycentric evolution on commute times in a polycentric compact city: A case of the Seoul Metropolitan Area // *Cities*. 2020. № 98. Article № 102587. DOI: 10.1016/j.cities.2019.102587.
15. Zakirova Yu. A., Khusnutdinova S. R., Faizrahmanova G. R. Transformation of the city environment: functional-planning and territorial aspects // *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*. 2020. Vol. 753. Iss. 042069. DOI: 10.1088/1757-899X/753/4/042069.

Dembich Alexander Alekseevich

candidate of architecture, associate professor

Email: interra.kgasu@mail.ru

Kazan State University of Architecture and Engineering

The organization address: 420043, Russia, Kazan, Zelenaya st., 1

Orlova Nataliia Gennadyevna

technician and architect

Email: natasha-131@mail.ru

Ulyanov Dmitry Anatolyevich

architect

Email: dimulya@bk.ru

ZAO «ArtProject»

The organization address: 420012, Russia, Kazan, Dostoevsky st., 8

**Reasons for the unplanned formation of the polycentric service system
in Naberezhnye Chelny in the post-Soviet period****Abstract**

Problem statement. The purpose of the research is the study of the origin and development of the polycentric system in the city of Naberezhnye Chelny at the end of the XX century, the emergence and consolidation of new job opportunities and their impact on the development of services in the area, analysis of the causes of unplanned development of the city of Naberezhnye Chelny.

Results. The main result of the study is the identification of the reasons for the formation of the spontaneous emergence of the polycentric system in the city of Naberezhnye Chelny, which arose as a result of the emergence of spontaneous unorganized trade jobs.

Conclusions. The significance of the results for architecture and urban planning is that the identified reasons for the unplanned development of services in a particular area are of practical importance and can be considered in real urban planning practice aimed at creating the General plan of the city of Naberezhnye Chelny and in further reorganization of polycentric maintenance system of Kama agglomeration.

Keywords: polycentric service system, trade function, post-industrialization, microdistrict, complex, unplanned urban development, urban planning regulation.

For citation: Dembich A. A., Orlova N. G., Ulyanov D. A. Reasons for the unplanned formation of the polycentric service system in Naberezhnye Chelny in the post-Soviet period // Izvestija KGASU. 2021. № 1 (55). P. 85–95. DOI: 10.52409/20731523_2021_1_85.

References

1. Wang M. Polycentric urban development and urban amenities: Evidence from Chinese cities // Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science. 2020. P. 1–17. DOI: 10.1177/2399808320951205.
2. Liu X., Wang M. How polycentric is urban China and why? A case study of 318 cities. // Landscape Urban Planning. 2016. Vol. 151. P. 10–20. DOI: 10.1016/j.landurbplan.2016.03.007.
3. Liu X., Derudder B., Wang M. Polycentric urban development in China: a multi-scale analysis // Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science. 2018. Vol. 45. Iss. 5. P. 953–972. DOI: 10.1177/2399808317690155.
4. Marques T. S., Saraiva M., Ribeiro D., Amante A., Silva D., Melo P. Accessibility to services of general interest in polycentric urban system planning: the case of Portugal. // European Planning Studies. 2020. Vol. 28. Iss. 6. P. 1068–1094. DOI: 10.1080/09654313.2019.1658718.

5. Decoville A., Klein O. Polycentrism and the accessibility of public facilities to the population. The example of the Grand Duchy of Luxembourg and Belval // *European Planning Studies*. 2020. Vol. 28. Iss. 4. P. 653–671. DOI: 10.1080/09654313.2019.1670141.
6. Knaap E., Ding C., Niu Y., Mishra S. Polycentrism as a sustainable development strategy: empirical analysis from the state of Maryland // *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*. 2016. Vol. 9. Iss. 1. P. 73–92. DOI: 10.1080/17549175.2015.1029509.
7. Khusnutdinova S., Zakirova, J., Ulengov, R., Khusnutdinov R. Policentricity as a way to sustainable development of the city (the case-study of the city of Kazan) : dig. of art. 17th International multidisciplinary scientific geoconference SGEM-2017. 2017. P. 603–610. DOI: 10.5593/sgem2017/53/S21.075.
8. Masip-Tresserra J. Polycentricity, Performance and Planning // *Architecture and the Built Environment*. 2016. № 7. 348 p.
9. Kotov E. A., Goncharov R. V., Novikov A. V., Nikogosyan K. S., Gorodnichev A. V. Moscow: course on polycentricity. Assessment of the effects of urban development projects on the polycentric development of Moscow. M. : NIU HSE, 2016. 31 p.
10. Glazychev V. L. City without borders. M. : Territory of the future, 2011. 400 p.
11. Novakovsky M. Transport and design of the city center. M. : Stroyizdat, 1978. 201 p.
12. Sokolov L. I. City center – functions, structure, image. M. : Stroyizdat, 1992. 351 p.
13. Gaikova L. V. Polycentricity as the paradigm of development of Russian cities // *Architecton: izvestiya vuzov*. 2015. № 50. P. 69–81.
14. Jun M.-J. The effects of polycentric evolution on commute times in a polycentric compact city: A case of the Seoul Metropolitan Area // *Cities*. 2020. № 98. Article № 102587. DOI: 10.1016/j.cities.2019.102587.
15. Zakirova Yu. A., Khusnutdinova S. R., Faizrakhmanova G. R. Transformation of the city environment: functional-planning and territorial aspects // *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*. 2020. Vol. 753. Iss. 042069. DOI: 10.1088/1757-899X/753/4/042069.