

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И УРБАНИСТИКА

Научная статья



УДК/UDC 711.5-165

DOI: 10.24412/1998-4839-2025-4-254-266

EDN: WBGPMC

Окраинные пояса в структуре современного города: тенденции формирования и преобразований

Елена Николаевна Логунова¹Институт архитектуры и дизайна, Сибирский федеральный университет,
Красноярск, Россия

el.lgnv@yandex.ru

Аннотация. В исследовании выявлены предпосылки развития окраинных поясов в зависимости от социально-экономического контекста и политической формации. Определены тенденции и закономерности их формирования и преобразований в структуре современного города. Установлено, что в XXI веке в границах внутренних окраинных поясов происходят функциональные и морфологические трансформации, при этом сохраняется их развитие по определенной логике и законам. Характерные для окраинных поясов большие площади экстенсивного развития при замене типов землепользования требуют большего внимания при реконструкции и реновации.

Ключевые слова: городские окраинные пояса, городская морфология, планировочная структура города, землепользование, фиксационная линия

Для цитирования: Логунова Е.Н. Окраинные пояса в структуре современного города: тенденции формирования и преобразований // Architecture and Modern Information Technologies. 2025. № 4(73). С. 254-266. URL:

https://marhi.ru/AMIT/2025/4kvart25/PDF/17_logunova.pdf DOI: 10.24412/1998-4839-2025-4-254-266 EDN: WBGPMC

TOWN-PLANNING AND URBAN DESIGN STUDIES

Original article

Urban fringe belts in the structure of a modern city: tendencies of formation and transformation

Elena N. Logunova¹Institute of Architecture and Design, Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia
el.lgnv@yandex.ru

Abstract. The study identifies the prerequisites of urban fringe belts development according to the socio-economic context and political formation. The trends and patterns of urban fringe belts formation and transformation in the structure of a modern city are determined. In the 21st century functional and morphological transformations functional and morphological transformations occur within the boundaries of inner fringe belts, while retaining a certain logic and laws of fringe belts development. Urban fringe belts are characterized by extensive areas. It requires attention during reconstruction and renovation land use change.

Keywords: urban fringe belts, urban morphology, urban structure, land use, fixation line

For citation: Logunova E.N. Urban fringe belts in the structure of a modern city: tendencies of formation and transformation. Architecture and Modern Information Technologies, 2025,

¹ © Логунова Е. Н., 2025

no. 4(73), pp. 254-266. Available at: https://marhi.ru/AMIT/2025/4kvart25/PDF/17_logunova.pdf
DOI: 10.24412/1998-4839-2025-4-254-266 EDN: WBGPMC

Современные подходы в градостроительной деятельности нацелены на уплотнение и упорядочение структуры города в связи с наличием сложных территорий с чересполосицей землевладений, функционального использования, разнородной застройкой и запутанной улично-дорожной сетью для целей реновации, комплексного развития территорий, повышения комфорта среды современного города. Среди указанных территорий в исследованиях морфологии города выделен особый тип – окраинные пояса как исторически сложившиеся составляющие городской ткани.

Согласно исследованиям Г. Льюиса, М.П.Г. Конзена, Дж. Уайтхенда, окраинные пояса возникают в ходе исторического развития города спонтанно на периферии городской застройки, впоследствии входят в городской план и остаются характерным следом предшествующих эпох [1]. Появление окраинного пояса обусловлено наличием фиксационной линии – преграды для развития города на определенном историческом отрезке. При анализе средневековой структуры городов Германии и Великобритании выявлен ранний тип линии фиксации физического характера – крепостные стены, – сдерживающие застройку продолжительное время². Непрерывный абрис линии фиксации определил кольцевую форму плана периферии, которая опоясывала центральное ядро города. В многофункциональных транспортных узлах при въездных воротах в город концентрировались общественные, торговые функции и увеличивалась плотность застройки. Между средневековыми транспортными узлами развивались территории низкоплотной застройки с сельскохозяйственными угодьями.

Установлена взаимосвязь формирования окраинных поясов с другими барьерами физического характера: природного происхождения (особенности рельефа территории, водные объекты) и антропогенного (транспортные магистрали). Кроме того, выявлено, что препятствия нематериального вида могут провоцировать появление окраинных поясов. К таким типам фиксации относятся административно-правовой режим, спад в экономическом цикле, нормативные акты (например, административные границы города, наложение прав и возможностей на владение и использование земель в границах и за городом) [2].

На основе исследований Дж. Уайтхенда, М. Барке, в период замедления строительной деятельности на периферии города появляются большие пространства смешанного экстенсивного землепользования: складские, производственные, транспортные сооружения, кладбища, территории малоэтажной застройки, участки сельскохозяйственного назначения, а также крупные социально значимые объекты (образовательные учреждения и учреждения здравоохранения, спортивные объекты и др.), для которых не нашлось соответствующих территорий в плотно застроенном городе. В период строительного бума или ослабления действия линии фиксации городская застройка, преимущественно жилая, «перешагивает» окраинный пояс и появляется на новых территориях с внешней стороны [3, 4]. Функциональная неоднородность, большое количество собственников территорий, морфологическая запутанность затрудняют единовременное плановое развитие окраинных поясов. Процесс включения окраинного пояса в структуру города позволяет определить его сложившийся размер и масштаб территориального разрастания: окраинный пояс – это территория между линиями фиксации и участками, где появляется новая жилая застройка, фиксирующая его внешние границы.

² Conzen M.R.G. Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis, Institute of British Geographers. 1969. 139 p.

Таким образом, природа возникновения окраинных поясов сказывается на их физических характеристиках: данные территории отличаются запутанной улично-дорожной сетью и сложной системой межевания, большим количеством открытых пространств и низкой плотностью застройки.

В структуре современного города выделяется несколько окраинных поясов, сложившихся в зависимости от периода развития, административно-правовых формаций и градостроительной политики. Внутренний (центральный) окраинный пояс, окружающий историческое ядро города; средние окраинные пояса – их может быть несколько – совпадают с периодами индустриализации и развития транспорта; внешний окраинный пояс – современная периферия городской застройки.

Средние и внешние окраинные пояса имеют фрагментарное строение, так как связаны с периодами разрастания площади городских территорий и характером линий фиксации: окраинное землепользование концентрируется вдоль транспортных артерий, ведущих в город (автомобильных и железнодорожных), а также притягивается к топографическим особенностям. По функциональному назначению выделяются транспортно-индустриальные окраинные пояса, зеленые окраинные пояса, окраинные пояса с концентрацией религиозных объектов или малоэтажной жилой застройки. На современном этапе развития городов окраинные пояса становятся крайне контрастными по видам землепользования и интенсивности застройки. Участки каждого из видов окраинных поясов обладают отличительными морфологическими характеристиками, на что повлияли период их возникновения и действующая социально-экономическая ситуация.

Например, в Аделаиде (Австралия) выделяется единый окраинный пояс XIX века, сформированный по плану 1837 года вокруг города как обширное зеленое кольцо, названное «Земли парка Аделаиды» (рис. 1). В Москве выявляется несколько фрагментарных окраинных поясов различного характера: фрагмент окраинного пояса XIV – XV вв. имеет религиозную направленность и состоит из системы монастырских комплексов, фрагмент окраинного пояса конца XIX – первой половины XX веков имеет индустриально-промышленную специализацию.



а)



б)

Рис. 1. Зеленый окраинный пояс Аделаиды: а) план города 1837 года; б) современная аэрофотосъемка фрагмента зеленого пояса в структуре города

Первые случаи преобразования периферийных территорий, включенных в границы города, происходят в XVII-XVIII веках. Потеря необходимости в фортификационных укреплениях приводит к сносу городских стен, в результате чего в пределах земляного вала и рва по периметру города трассируются кольцевые улицы, устраивается система бульваров в Париже, Милане, Вене, Москве и других городах (рис. 2). Окраинный пояс позволил улучшить транспортную связанность частей города и увеличить количество ландшафтных, садово-парковых пространств. Единое функциональное назначение внутреннего окраинного пояса позволило провести комплексную реконструкцию.

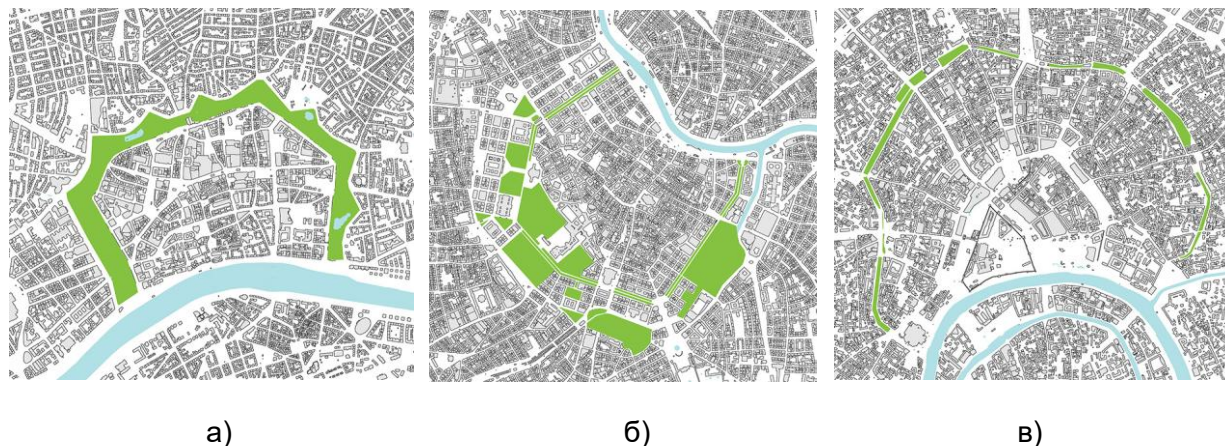


Рис. 2. Системы бульваров в структуре внутренних окраинных поясов: а) Франкфурт-на-Майне; б) Вена; в) Москва

Исходя из анализа эволюции окраинных поясов различных городов мира, к началу XXI века наблюдается следование выявленным законам их развития.

Сохраняется зависимость формирования окраинных поясов от фиксационных линий, но происходит смещение типов фиксации, на что повлияло увеличение масштабов территориального развития городов и усложнение городских процессов. Сочетание нескольких барьеров для развития города может одновременно и по-разному влиять на формирование участков той или иной периферии. Линия фиксации становится комбинированной и многофакторной, и, соответственно, неравномерной по силе сдерживающего воздействия на развитие города. Разнородность фиксационной линии сказывается на конфигурации, очертании плана и функциональном назначении окраинных поясов. Они приобретают линейный, расчлененный, незамкнутый характер, теряя абрис замкнутого кольца. Например, фрагментарный окраинный пояс XIX века в Мерсине (Турция) [5]; линейный окраинный пояс XIX века вдоль железнодорожной линии в Комо (Италия) [6]; одновременное влияние административной и физической линий фиксации спровоцировало формирование окраинного пояса Красноярска конца XIX – первой половины XX веков, сочетающего фрагментарные и линейные формы плана [7].

Окраинное землепользование может возникать вдали от края городской застройки, следуя за линией фиксации при ее появлении на расстоянии от города. В Красноярске ответвление от Транссибирской железнодорожной магистрали к промышленным объектам в стороне от северной границы города спровоцировало формирование фрагмента окраинного пояса второй половины XX века. За короткий период вдоль железной дороги размещены коммунально-складская и производственная застройка. Городская застройка достигла данных территорий лишь в первом десятилетии XXI века.

Оценить силу воздействия линий фиксации можно по следующим параметрам: как долго городская застройка не сможет ее переступить и сколько ресурсов для дальнейшего развития города потребуется. Это отражается на форме плана и продолжительности функционирования участка окраинного пояса. Линии фиксации нефизического характера,

такие как административная черта города, спад в строительной деятельности из-за кризиса, предопределяют формирование фрагментарных участков окраинных поясов, которые в большей степени подвержены процессам реконструкции. Транспортные магистрали формируют наименее подверженные изменениям, непрерывные в плане территории окраинных поясов, отчетливо читаемые в ткани современных городов. Вдоль автомобильных и железнодорожных магистралей на периферии концентрируются коммунально-складские, торговые зоны и жилая малоэтажная застройка, которые имеют большие по размеру участки, чем в центральной части города, и иной архитектурный облик. На современном этапе отмечается схожее понижение интенсивности использования земель между транспортными артериями, как и в предшествующие периоды, что подчеркивает единство процессов развития окраинных поясов.

Политическая формация и её изменение напрямую отражаются на функционально-пространственных характеристиках окраинных поясов. В период рыночной экономики на внешних коммунально-складских окраинах возникают и концентрируются объекты торгово-обслуживающей направленности, которые были нехарактерны при плановом градостроительстве.

В настоящее время продолжается тенденция размещения рекреационных пространств во внутренних окраинных поясах, прилегающих к исторической части города, наследуя процесс создания ландшафтных колец в XVII-XVIII столетиях. Меняется функциональное наполнение садово-паркового окраинного пояса: внедряются площадки для активных видов спорта, детские игровые площадки, multifunctional общественные пространства, на что влияет современное видение социальной активности, разнообразия рекреационных видов деятельности, образа жизни городского жителя.

В Анкаре (Турция) внутренний окраинный пояс являлся актуальной периферией города-крепости со Средних веков до приобретения городом статуса столицы в первой половине XX века. За городской стеной находился участок леса и сельскохозяйственные угодья. После стремительного разрастания жилой застройки на новых территориях окраинный пояс включен в структуру города с изменением функции на рекреационную. В границах бывшей окраины размещены ипподром и стадион. В XXI веке продолжает развиваться рекреационная функция: появляется система современных парков и общественных пространств различного назначения. Кроме того, концентрируются здания и сооружения спортивного назначения, театр, концертный зал, мечеть, коммерческие объекты, автовокзал (рис. 3).

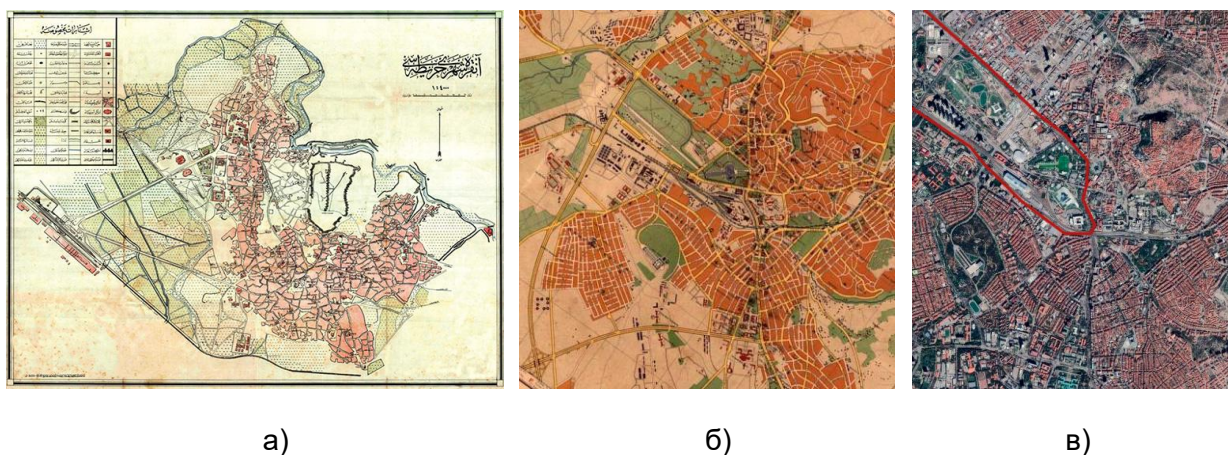
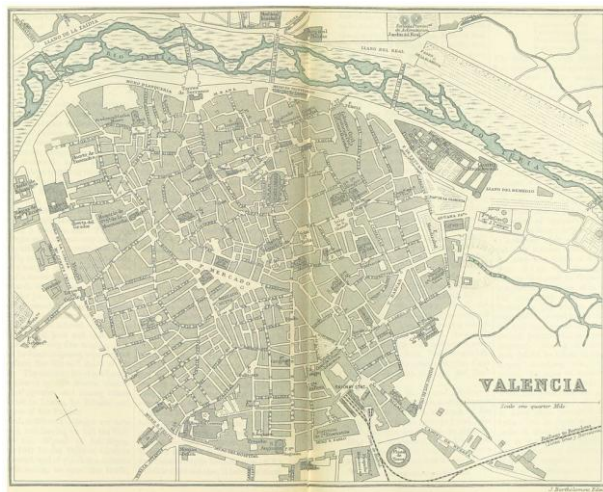


Рис. 3. Эволюция внутреннего окраинного пояса Анкары: а) план города 1927 г.; б) окраинный пояс в структуре застройки на плане 1960 г.; в) планировочная структура окраинного пояса на аэрофотосъемке 2025 г.

Фортификационные укрепления и русло реки Турия являлись фиксационными линиями для развития Валенсии (Испания) в Средние века. В конце XIX века городская застройка разрастается за линией фиксации, что привело к сносу городской стены. Во второй половине XX века для реки построен обходной канал, а на месте её русла создан линейный парк «Сады Турии» (рис. 4). Он пронизывает город и позволяет горожанам передвигаться по системе озелененных пространств, не используя улично-дорожную сеть. В парке находятся площадки для различных видов спорта, Дворец музыки, детский парк «Гулливер», парк «Кабесера», зоопарк «Биопарк»; фрагментарно сохранены водные поверхности. По проекту архитектора Сантьяго Калатравы создан Город науки и искусств.



а)



б)

Рис. 4. Внутренний окраинный пояс Валенсии: а) план 1895 г.; б) современная аэрофотосъемка

Следующей тенденцией является уплотнение средневековых окраинных поясов: в результате реконструкции и освоения свободных участков на ценных городских землях вблизи исторической части появляются объекты, необходимые для жизнедеятельности города.

Во Франкфурте-на-Майне (Германия) ров как окраина XVI века был преобразован в систему бульваров и парков еще в XVIII веке после демонтажа крепостной стены. На современном этапе уплотняется застройка вдоль окраинного пояса и в транспортных узлах – территориях бывших городских ворот – и представляет собой взаимосвязанную систему озелененных общественных пространств с включением объектов городского, федерального и международного значения. Вблизи него находятся деловой финансовый центр, концертный зал (Старая опера), Франкфуртский драматический театр, Музей еврейской истории, объекты туристической инфраструктуры. В исторической части города Хива (Узбекистан) на свободных территориях внешнего города Дишан-калы, прилегающих к крепости Ичан-Кала, появляются объекты туристической инфраструктуры и досуга. В Великом Новгороде (Россия) на окраине середины XIX века размещена инновационная образовательная площадка – Новгородская техническая школа, а также коммерческие объекты. Близость размещения к центральной части города обеспечивает доступность и рентабельность.

Современную интерпретацию транспортных узлов принимают внутренние окраинные пояса. Из-за несовпадения рисунка улично-дорожной сети застройки различных морфологических периодов территории окраинного пояса, который их разделяет, становятся связующим элементом (рис. 5). Там размещаются пешеходные пространства, устанавливаются новые транспортные связи, соединяя части города. На территории

средневекового рва в Никосии (Кипр) реализована многоуровневая площадь Элефтерия по проекту Захи Хадид, которая соединила Старый и Новый город. В Пекине, в окраинном поясе по периметру городских укреплений XIV века расположены транспортные развязки и железнодорожные станции для связи планировочных систем, сложившихся внутри городской стены и за ее пределами.

Сохраняется закономерность формирования периферийных территорий в связи с выносом общественных институтов за пределы городской застройки. Внешний окраинный пояс становится местом сосредоточения традиционных для окраины общественных видов землепользования в современной трактовке: кампусов университетов, медицинских учреждений, объектов спорта и торговых центров, которые принимают новую архитектурную форму. В Красноярске на территории внешнего окраинного пояса появляются кампусы Сибирского федерального университета, Красноярского агроуниверситета, кардиоцентр.



а)

б)

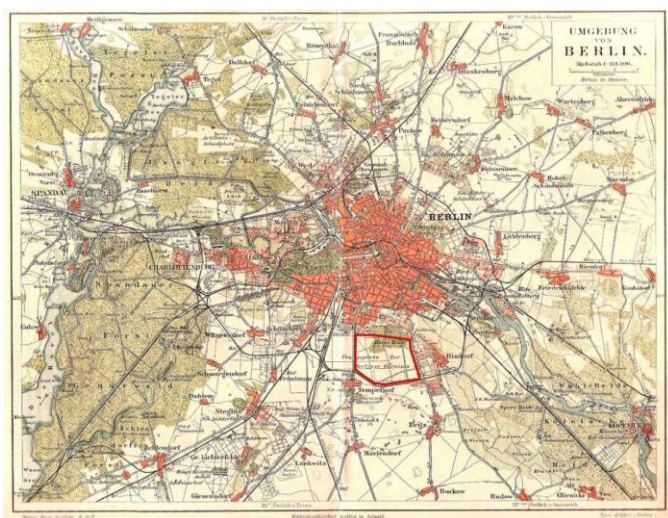
Рис. 5. Внутренний окраинный пояс Никосии: а) план города второй половины XIX века; б) современная аэрофотосъемка (красным цветом выделена площадь Элефтерия в структуре окраинного пояса)

Одной из тенденций сложившихся окраинных поясов является их преобразование, зачастую не одновременное. Отмечаются масштабные изменения на участках средних окраинных поясов, возникших в периоды развития железнодорожного и автомобильного транспорта, а также первого и второго этапа индустриализации. Обширные территории, которые занимали производственные и инфраструктурные объекты, после промышленного спада и выноса производственных объектов за черту города, модернизации транспортных систем стали нефункционирующими пустотами в структуре городов к началу XXI века. Ввиду размера окраинных поясов, большого количества собственников и разнообразия видов землепользования преобразования имеют фрагментарный и разрозненный характер. Более быстрому освоению поддаются участки экстенсивного и монопрофильного характера.

В Берлине (Германия) пространственные и функциональные изменения происходят в границах окраины второй половины XIX – начала XX веков. На юге планируется реконструкция территории аэропорта Тегель, функционировавшего с 1930-х и прекратившего деятельность в 2020-х годах (рис. 6). Согласно проектным планам, предлагается размещение жилой застройки для 10 000 человек и университетского

технопарка. Большой процент территории отводится для организации заповедника, что позволит обрести озелененные территории в структуре плотно застроенного города.

В Москве (Россия) общественно-деловой центр Москва-Сити реализован в структуре юго-западного сектора окраины XIX – первой половины XX веков на месте Дорогомиловских каменоломен и промзоны. Строительство жилого района «ЗИЛАРТ» проходит на месте окраины Москвы XIV-XIX вв., на сельскохозяйственной территории, которая изначально принадлежала Даниловскому и Симонову монастырям. В начале XX века со строительством окружной железной дороги сформирована крупная промышленная зона, что наглядно показывает функциональную чересполосицу окраины.



а)



б)

Рис. 6. Территория аэропорта Тегель в структуре окраины Берлина второй половины XIX – начала XX веков: а) план 1885 года; б) современная структура города

В Баку (Азербайджан) на месте городского выгона – окраинного пояса XIX века, – с востока от города был зарезервирован участок для размещения нефтеперерабатывающих предприятий. Данная территория получила название Черный город, который был спланирован на основе регулярной системы улично-дорожной сети. К началу XX века здесь располагалась большая часть нефтяных предприятий Баку. В дальнейшем восточная окраина города продолжила хаотично застраиваться производственными объектами, уже не представляющими связанной планировочной структуры, а также индивидуальной жилой застройкой. В настоящее время территория Черного города площадью 1650 гектаров реконструируется по проекту «Белый город», который предполагает изменение функционирования и восприятия данного места. Согласно проекту, сохраняется сложившаяся система кварталов, а также организуются новые, где будет размещена жилая многоквартирная застройка, общественные здания различного назначения, система открытых рекреационных пространств.

Подобные примеры коренных преобразований немногочисленны и возможны благодаря общему имущественно-правовому статусу участков и единовременной ликвидации производственных объектов на всей экстенсивной территории фрагмента окраинного пояса. Степень интенсивности землепользования, количество собственников и плотность застройки влияют на возможность преобразования фрагмента окраинного пояса.

Зачастую утрата функции на одном участке приводит к возникновению пустот и неорганизованных территорий в мозаичной системе землевладений внутренних окраинных поясов. Специфические характеристики становятся барьером или замедляют процесс их преобразования.

Одним из таких случаев является процесс формирования северо-восточного фрагмента окраины Красноярскa конца XIX – первой половины XX веков. На рубеже XIX и XX столетий участок площадью около 100 гектар на периферии города был отведен для размещения военного городка в связи с передислокацией 31-го Восточно-Сибирского стрелкового полка в Красноярск. К 1920-м гг. в границах нового военного городка появляется комплекс зданий: солдатские казармы, жилые дома для офицерского состава, склады, полковая церковь Александра Невского и сопутствующие сооружения. В 1960-х годах территория на северо-востоке вдоль левого берега Енисея становится приоритетной для городского развития, что провоцирует преобразование окраины. Организации военного ведомства в составе военного городка продолжали активно функционировать до конца социалистического периода, тем самым обуславливая изолированный от развивающейся застройки характер участка. Специфика функционирования военного городка, а также наличие земельных ресурсов для развития жилых районов в XX-XXI веках спровоцировали его консервацию и сохранение в современном плане города. Частичное включение фрагмента окраинного пояса с участком военного городка в развивающиеся жилые территории происходит в 1970-х годах; к началу 2000-х годов он окружен жилой застройкой. Конфигурация участка окраинного пояса предопределила отличительную трассировку городских магистралей (рис. 7).



а)

б)

Рис. 7. Формирование окраинного пояса Красноярскa первой половины XX века, в связи с размещением военного городка: а) план 1927 г.; б) фрагмент окраинного пояса с военным городком в современной структуре города

В постсоциалистический период территория переходит в федеральную собственность, большая часть существовавших ранее функций постепенно утрачивается, но сохраняется ведомственный характер назначения участков. На данный момент, кроме войсковой части, на территории находятся Красноярский кадетский корпус им. А.И. Лебеда, Красноярская Мариинская женская гимназия-интернат, а также ФГУ «Сибирский региональный поисково-спасательный отряд МЧС России». Незначительные изменения имеют локальный характер по периметру военного городка, что обусловлено постепенной передачей небольших участков земли из федеральной собственности муниципалитету. Появляются коммерческие функции, торговые и жилые комплексы.

Крупные промышленные объекты и организации военного ведомства с режимным характером территории в современном городе являются аналогом средневековых крепостных стен, ограничивающих транспортную связанность. Как и у городских ворот, улично-дорожная сеть разряжается при подходе к подобным участкам окраинного пояса. Единственное различие в том, что данные объекты действуют локально, а не всеобъемлющие.

Еще одной тенденцией развития окраинных поясов, к которой относится пример красноярского военного городка, является сохранение в их структуре ценных архитектурных объектов разных времен. Формирование окраинных поясов в течение многих десятилетий, их обособленное функционирование и отсутствие масштабных преобразований способствуют консервации застройки, отмечающей определенный исторический этап развития архитектуры. На современном этапе такие здания получают статус охраны и становятся ключевыми средоформирующими объектами при реконструкции территории. Территория с уникальными объектами культурного наследия позволяет достоверно устанавливать как начало, так и завершение формирования окраинного пояса.

На территории военного городка (Красноярск) сохранены кирпичные здания казарм начала XX века. В структуре другой окраины Красноярска – окраины XIX века, граничащей с историческим центром, был построен склад-завод винной монополии, действовавшей до начала 1940-х годов. В середине XX века, после эвакуации машиностроительных производств на данный участок, здание корпуса винной монополии приобретает новую функцию в составе Красноярского комбайнового завода. К 2010-м годам, после ликвидации завода, возводится жилой район Новоостровский, а здание винной монополии сохранено как объект культурного наследия – образец производственной архитектуры конца XIX – начала XX века городов Сибири.

В Иркутске деревянная застройка исторического центра была утрачена в пожаре 1879 года. Городские стены не дали огню перейти на застройку периферии, благодаря чему ценная деревянная застройка уцелела в границах окраинного пояса XVIII-XIX веков. В 2008-2010 годах фрагмент окраинного пояса реконструирован по проекту «Исторический квартал», предусматривающему создание особой зоны сохранения объектов культурного наследия. Историческая и культурная ценность объекта в окраинном поясе повышает его значимость и туристическую привлекательность на местном, региональном, федеральном или международном уровне.

Несмотря на масштабы функциональных преобразований, окраинные пояса сохраняют свои морфологические особенности. Сложившаяся система улично-дорожной сети по периметру участка и устоявшаяся система межевания препятствуют трассировке новых дорожных связей с окружающим контекстом, задавая определенные границы территории. Являясь включенной в общественную жизнь города, планировочная структура участка окраинного пояса наследуется в ткани города как рудимент периферии в настоящем.

В Милане (Италия) новый жилой район «CityLife» интегрирован в окраинную морфологию конца XIX века, которая контрастирует с прилегающей системой кварталов. Следуя градостроительной политике 1860-1900-х годов по реорганизации застройки города, власти Милана переносят военный городок и плац на окраину города, чему также способствовало наличие железнодорожных связей с выбранным участком на северо-западной периферии. В начале 1900-х годов данный участок рассматривается как оптимальный для проведения Всемирной Миланской ярмарки 1906 года. К этому времени вокруг плаца сформировалась жилая застройка, улично-дорожная сеть которой продлевала рисунок транспортных связей с городским центром. Рисунок улиц вокруг плаца отличался от прилегающих улиц из-за формы выделенного для него участка. При организации международной выставки границы участка и транспортные связи не были изменены, в результате чего сложившаяся морфологическая структура сохранилась в плане Милана до настоящего времени. В 2010-х годах территория Всемирной выставки реконструирована. На ее месте построен район «CityLife», включающий в себя комплекс из жилых и общественных зданий, а также рекреационные пространства. Структура улично-дорожной сети и фиксированные границы межевания территорий определили характеристики и конфигурацию участков. Данный пример иллюстрирует сохранение и преемственность физических параметров территории вне зависимости от масштабов изменения состава землепользования окраинных поясов (рис. 8).

Как показывает анализ, на современном этапе развития города территории окраинных поясов усложняются в силу разнообразия линий фиксации. Окраинные пояса представляют собой комбинацию различных форм плана и функций, являясь ресурсом для совершенствования градостроительной ткани городов. В их структуре формируются ядра развития новой застройки и необходимых функций для городской среды: появляются зоны коммерческой активности, офисно-деловой застройки, транспортно-пересадочных узлов. Конверсионные процессы приводят к пространственной и функциональной интеграции в жизнедеятельность города. Степень градостроительных преобразований зависит от размера территории, периода возникновения застройки, местоположения в городе и может представлять как деликатную реновацию, так и радикальную реконструкцию с изменением морфологической структуры.

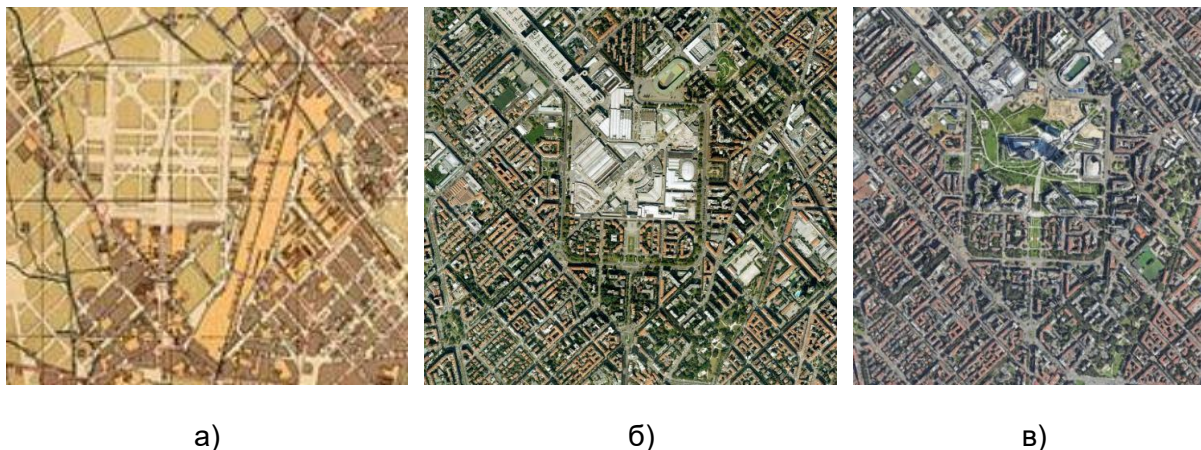


Рис. 8. Эволюция застройки при сохранении морфологии территории фрагмента окраинного пояса Милана конца XIX века: а) план 1910 г.; б) аэрофотосъемка 2004 г.; в) аэрофотосъемка 2020 г.

Свойственная окраинным поясам историческая преемственность физических параметров препятствует проведению единовременной комплексной реконструкции, реновации и их интеграции в процессы города. Сочетание противоречивых свойств для развития города – с одной стороны, это территориальный ресурс для размещения и уплотнения городской застройки, но одновременно барьер, выраженный в виде большого количества собственников и запутанного имущественно-правового статуса участков, неравномерной улично-дорожной сети – требует разработки особого подхода к реабилитации данных территорий для эффективного и рационального раскрытия их потенциала.

Источники иллюстраций

Рис. 1 а) Adelaide Park Lands and City Layout: National Heritage Management Plan, 2024, с. 268; б) URL: https://www.bambail.com/content.aspx?emailid=47685&source=relationship_es&utm_medium=organic&utm_source=yandexsmartcamera (дата обращения: 20.08.2025).

Рис. 2 а-в) автор схем Логунова Е.Н.

Рис. 3 а) Günel G., Kılıcı A., Ankara Şehri 1924 Haritası: Eski Bir Haritada Ankara'yı Tanımak, Ankara Araştırmaları Dergisi 3(1), 2015, с. 80; б) URL:

<https://archives.saltresearch.org/handle/123456789/80507?mode=full> (дата обращения: 20.08.2025); в) URL: <https://earth.google.com/> (дата обращения: 20.08.2025).

Рис. 4 а) O'Shea H. "O'Shea's Guide to Spain and Portugal. Edited by John Lomas. Tenth edition, с.636; б) URL: <https://earth.google.com/> (дата обращения: 20.08.2025).

Рис. 5 а) Breen C., The early Ottomanization of urban Cyprus, Post-Medieval Archaeology 53:1, 2019, с. 30; б) URL: <https://earth.google.com/> (дата обращения: 20.08.2025).

Рис. 6 а) URL: <https://www.radical-living.net/blog/2021/2/19/historical-maps-of-berlin> (дата обращения: 20.08.2025); б) URL: <https://earth.google.com/> (дата обращения: 20.08.2025).
 Рис. 7 а) URL: <https://retromap.ru/> (дата обращения: 20.08.2025); б) URL: <https://yandex.ru/maps> (дата обращения: 20.08.2025).
 Рис. 8 а) URL: <https://andrew-fare.pixels.com/featured/map-of-milan-1910-andrew-fare.html> (дата обращения: 20.08.2025); б), в) URL: <https://earth.google.com/> (дата обращения: 20.08.2025).

Список источников

1. Whitehand J.W.R. Urban fringe belts: Development of an idea. Planning Perspectives, 1988. Vol. 3. P. 47-58.
2. Carter H., Wheatley S. Fixation lines and fringe belts, land uses and social areas: nine tenth century changes in the small town. Transactions of the Institute of British Geographers NS 4. 1979. P. 214-238.
3. Whitehand J.W.R. Urban-rent theory, time series and morphogenesis: an example of eclecticism in geographical research. Area, 4. 1972. P. 215-222.
4. Логунова Е. Н. Развитие окраинных поясов города под влиянием экономических циклов и морфологических трансформаций // Современная архитектура мира. 2019. Выпуск 12(1). С. 166-177.
5. Ünlü T., Baş Y. 'Multi-nuclear growth patterns in a rapidly changing Turkish city: a fringe-belt perspective', Urban Morphology. 2016. № 20(2). P. 107-121.
6. Conzen M.P., Gu K. and Whitehand J.W.R. Comparing traditional urban form in China and Europe: a fringe-belt approach. Urban Geography. 2012. № 33. P. 22-45.
7. Кукина И.В. Развитие планировочной структуры Красноярска / И.В. Кукина, И.Г. Федченко, А.Ю. Липовка, Е.Н. Логунова, К.В. Камалова, Н.А. Унагаева // Проект Байкал. 2022. № 19(71). С. 79-91.

References

1. Whitehand J.W.R. Urban fringe belts: Development of an idea. Planning Perspectives, 1988, vol. 3, pp. 47-58.
2. Carter H. and Wheatley S. Fixation lines and fringe belts, land uses and social areas: nine tenth century changes in the small town. Transactions of the Institute of British Geographers NS 4, 1979, pp. 214-238.
3. Whitehand J. W. R., Urban-rent theory, time series and morphogenesis: an example of eclecticism in geographical research. Area, 1972, no. 4, pp. 215-222.
4. Logunova E.N. *Razvitiye okrainnykh poyasov goroda pod vliyaniyem ekonomicheskikh tsiklov i morfologicheskikh transformatsiy* [The urban fringe belts development influenced by economic cycles and morphological transformations]. Modern architecture of the world, 2019, no. 12(1), pp. 166-177.
5. Ünlü T. and Baş Y. Multi-nuclear growth patterns in a rapidly changing Turkish city: a fringe-belt perspective. Urban Morphology, 2016, no. 20 (2), pp. 107-21.
6. Conzen M.P., Gu K. and Whitehand J.W.R. Comparing traditional urban form in China and Europe: a fringe-belt approach. Urban Geography, 2012, no. 33, pp. 22-45.

7. Kukina I., Fedchenko I., Lipovka A., Logunova E., Kamalova K., Unagaeva N. *Razvitiye planirovochnoy struktury Krasnoyarska* [Development of the Krasnoyarsk planning structure]. Project Baikal, 2022, no. 19(71), pp. 79-91.

ОБ АВТОРЕ

Логунова Елена Николаевна

Доцент кафедры «Градостроительство», Институт архитектуры и дизайна,
ФГАОУ ВО «Сибирский федеральный университет», Красноярск, Россия
el.lgnv@yandex.ru

ABOUT THE AUTHOR

Logunova Elena N.

Assistant Professor of the Department of Urban Planning, Institute of Architecture and Design,
Siberian Federal University, Krasnoyarsk, Russia
el.lgnv@yandex.ru