

**Терягова** Александра Николаевна, **Кеваева** Анастасия Романовна  
Самарский государственный технический университет

**Teryagova** Alexandra, **Kevaeva** Anastasia  
Samara State Technical University

## ТРАНСПОРТНО-УРБАНИСТИЧЕСКИЙ КАРКАС ЧАПАЕВСКА TRANSPORT AND URBAN FRAMEWORK OF CHAPAYEVSK

*Исследование транспортно-урбанистического каркаса города, как системы транспортных и пешеходных связей разного уровня и урбанистической ткани, рассматривается как основа для дальнейших его пространственных трансформаций и развития. Чапаевск, меняющий свое значение от важного центра военно-промышленного комплекса страны до ключевого транспортно-логистического узла и поселения со статусом города – центра агломерации, имеет все перспективы для дальнейшего роста и развития. Представлена ретроспектива его развития – от момента основания до современности.*

*The study of the transport and urban framework of the city, as a system of transport and pedestrian connections of different levels and urban fabric, is considered as the basis for its further spatial transformations and development. Chapayevsk, changing its significance from an important center of the military-industrial complex of the country to a key transport and logistics hub and a settlement with the status of a city - the center of an agglomeration, has all the prospects for further growth and development. A retrospective of its development is presented - from the moment of its foundation to the present day.*

*Ключевые слова:* Чапаевск, агломерация, история развития города, транспортно-урбанистический каркас, промышленный город, стратегия пространственного развития

*Keywords:* Chapayevsk, agglomeration, history of city development, transport and urban framework, industrial city, spatial development strategy

Внешние вызовы и внутренние стратегии ведут к пространственным трансформациям – изменениям транспортного каркаса и систем расселения. Это медленный процесс, но очевидный, обоснованный экономически так и стратегически. Формирование новых логистических цепочек, характера перевозок, локализации производств, изменения направлений пассажиропотоков ведут за собой изменения в транспортно-урбанистическом каркасе городов.

Город Чапаевск является важным узловым и линейным опорным пунктом транспортной системы страны, и формой локализации военно-промышленного комплекса, специа-

лизированным научным и научно производственным центром. Его роль в системе Самарско-Тольяттинской агломерации постоянно меняется, но всегда остается очень важной. В связи с этим, изучение возможностей развития и характера транспортно-урбанистического каркаса этого города позволят выявить резервный потенциал данной территории и сформировать новые (также скорректировать существующие) транспортно-логистические направления.

Согласно определению Е.А. Ахмедовой, транспортно-урбанистический каркас поселения представляет собой сложную структуру, которая составляет устойчивую систему

узлов и связей в пространстве города, которая транслирует эти связи и общественные пространства из прошлого в будущее. Он воплощается в городской структуре в устойчивую систему улиц и площадей города и закрепляет на длительное время в планировочной структуре технические элементы, конструкции и механизмы, определяющие способы перемещения людей на короткие и протяженные расстояния в процессе жизни на каждом этапе технологического развития общества - доиндустриальном, индустриальном, постиндустриальном. Вдоль линейной структуры транспортно-урбанистического каркаса выстраиваются красные линии застройки, они же и закрепляются градостроительными ансамблями улиц и площадей города [1].

Модель развития транспортно-урбанистического каркаса Чапаевска строится на нескольких концептуально-стратегических блоках, часть из которых была описана нами ранее [2]. А именно:

- 1) Экономико-географическое положение города на карте страны и относительно центров агломерации;
- 2) Место в структуре транспортно-логистического каркаса страны и Самарско-Тольяттинской агломерации;
- 3) Ландшафтно-экологические особенности городских территорий, перспективы и ограничения развития водно-зеленого каркаса Чапаевска;
- 4) Внешнеполитическое значение города Чапаевск – изменение статуса расположения города относительно государственной границы. Изменения данного стратегического блока в дальнейшем коренным образом изменят его индустриально-производственную базу и усилят транспортно-логистическое значение.
- 5) Наличие признаков городской идентичности – уникальный градостроительный код и объекты культурного наследия.

Основополагающим историческим фактором основания города Чапаевск является строительство первого завода по выработке новых взрывчатых веществ и снаряжений

«Сергиевского завода взрывчатых веществ» в 1909 г. по указу царя Николая II [3]. До начала строительства на территории нынешнего города Чапаевск в 1890 г. на юго-западе располагалось село Губашево, на севере деревня Титовка. Деревня Титовка берет свое начало в XVII веке. Именно между двумя поселениями, вдоль железной дороги (участок Батраки–Самара), было решено построить пороховой завод, что было дальновидным решением для правительства того времени. Открытие завода в 1911 г. дает толчок для развития городской структуры, объединяя два поселения и делая предприятие местом притяжения для горожан. Выросший вскоре рабочий поселок вокруг завода получает имя Иващенко – по фамилии генерала, возглавлявшего завод. На протяжении более 80-ти лет город считается одной из «химических военных столиц» всей страны. За это время было создано 7 заводов. Основными направлениями развития пространственного каркаса города становятся промышленные пространственные доминанты, за счет которых повышается количество рабочих, соответственно развивается социально-экономическая составляющая города, улучшаются демографические показатели, открываются социальные предприятия (школы, детские сады), культурные центры. Чапаевск в настоящее время – это относительно благоприятный и перспективный тип среды жизнедеятельности, учитывая его уровень развития производительных сил и близость к одному из центров агломерации – городу Самаре. Можно также указать на продуктивность прилегающих сельских территорий, размещение локально-отраслевых, многофункциональных, селитебных территорий и объектов оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации [4]. Для того чтобы составить представление о структуре транспортно-урбанистического каркаса Чапаевска, особенностях его пространственного развития необходимо проанализировать в хронологическом порядке этапы архитектурно-градостроительного формирования городской ткани, каркаса и его узловых элементов.

## Градостроительные основы развития города Чапаевск

Начало своего развития город Чапаевск получил благодаря своему положению на основной оси каркаса Куйбышевской железной дороги, на которую впоследствии были нанесены основные градообразующие предприятия. В 1770 г. образовалось село Титовка. К началу XX в. в Титовке проживало 400-450 семей. Село имело выгодное экономическое и географическое расположение. Оно протянулось вдоль берега реки Мочи (Чапаевка). Река была полноводной, и во время весенних паводков по ней можно было пройти до Волги [5]. В России в XIX в. продолжалось строительство железных дорог и в 1874 г. был закончен участок Моршанск - Сызрань. Вскоре вблизи Титовки была проложена железная дорога и открыта станция. Станцию между двумя выросшими селами назвали Томылово. Открытие железнодорожного сообщения способствовало притоку новых поселенцев в близлежащие сёла, а жители Титовки получили возможность устроиться на работу [6].

### Первый период «Становление»

Для рабочих станции были выстроены бараки, для начальствующего состава – дома. Между станцией и Титовкой долгое время

был пустырь. Ближе к 1950 г. его стали заселять. Появились новые улицы 1-я Северная, 2- Северная, Стационарная. В 1911 г. в поселке Иващенково началось строительство Сергиевского завода и суперфосфатного (СВЗХ). Рабочих на заводы поставляли села: Большое Томылово, Губашево, Титовка, это способствовало формированию рабочего класса. Также с началом строительства «Сергиевского завода взрывчатых веществ» началось с сооружения жилых домов для руководства предприятия. Строительство началось с улицы Заводской ныне улица Куйбышева (в планах застройки именовалась, как шоссе). По другую сторону железной дороги вплоть до берегов реки создавался рабочий поселок, где строили своими силами переселившиеся крестьяне, решившиеся связать свою судьбу с заводом. Несколько домов здесь было построено по заданию строительной комиссии, в том числе коттеджи (белые дома для нижних чинов). Рабочие, занятые на строительстве завода жили в основном во Владимировском поселке и в окрестных селах, новая застройка предназначалась для чинов администрации.

К сентябрю 1911 г. на заводской площадке было построено 39 каменных производственных зданий, 24 каменных вспомогательных здания и 61 деревянное здание, из них 25 жилых домов, расположенных непосредственно в хозяйственном районе [7].



Рис.1. Первый этап пространственного развития Чапаевска 1896-1920 гг.

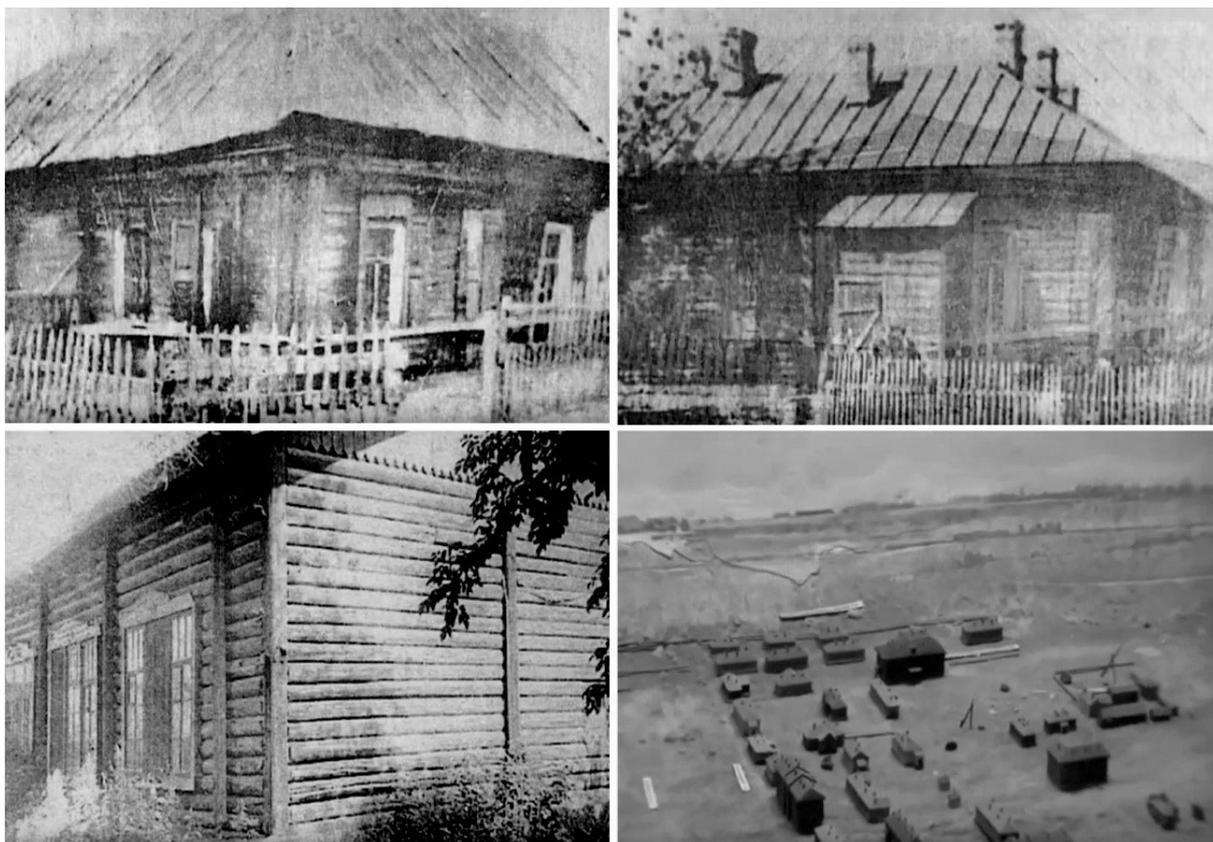


Рис. 2. Дома рабочего поселка



Рис.3. Здания по улице Куйбышева (Заводской) – «Белые домики для нижних чинов», казенная квартира генерала Иващенко – городская инфекционная больница

По улице Красноармейская дом 1 ведет свою историю из дореволюционной России, инициатором его строительства было совместное Российско-германское предприятие, однако сотрудничество было прервано Первой мировой войной. По ул. Куйбышева дом 4 располагается медицинское учреждение (инфекционная больница). Улица Куйбышева дом 3, в июне 1911 г. начальник завода генерал-майор Иващенко занял предназначенное для него казенную квартиру. В 1917 году была построена церковь во имя св. Николая Чудотворца в поселке Владимировском по проектным чертежам, под наблюдением гражданского инженера, архитектора Самарской губернии Волошинова Алексея Алексеевича [7].

До середины 1920 года в поселке было два кирпичных, высотных здания (Заводоуправления Сергиевского завода и дом по улице Театральная, 98 (Красноармейская,16). В конце 1920 в начале 1930 годов постепенно стал изменяться облик города, появились новые

жилые, производственные и административные здания. Город продолжал раздвигать свои границы в юго-западном направлении. После пятого и шестого расширения была сдана в эксплуатацию первая очередь «Соцгорода». Несмотря на отсутствие строительных механизмов, нехватку кадров, воздвигались дома в короткие сроки. Коробку четырёхэтажного дома клали за 3–4 месяца [8].

Велась застройка жилого массива в районе нынешнего завода химических удобрений. Одним из первых там возвели четырёхэтажное здание «дома-коммуны» (рис. 5). До конца 1920 гг. жилой поселок «Берсол» при заводе состоял из небольшого количества построек и была лишь одна улица (Миллионная). Название поселка происходило от названия завода (на предприятии В.П. Ушкова был организован выпуск бертолетовой соли, которая в то время применялась при изготовлении капсулей). Появились каменные многоэтажные дома и двухэтажные дома по улице Клиническая.



Рис. 4. Строительство Соцгорода



Рис. 5. Здание дома-коммуны по ул. Орджоникидзе



Рис. 6. Квартал в границах улиц Ленина, Пролетарская, Железнодорожная, Октябрьская

После Великой Отечественной Войны быстрыми темпами стало развиваться строительство жилья. На местах старых бараков и индивидуальных построек, выросли новые жилые массивы с благоустроенными жилыми домами. Возникли новые жилые микрорайоны в районе улиц Запорожской, Володарского, Вокзальной, Калинина, Строительной, Дзержинского, Короткая [8]. Усиленно продолжалось строительство в центральной части города. Появились уникальные градостроительные ансамбли жилой четырехэтажной застройки, характерные для периода конструктивизма. Смелая работа по планировке с внутриквартальной застройкой, композиционно-диссоцирующая с общей планировочной сеткой, но отвечающая особенностям производственно-технологических процессов предприятий (квартал в границах улиц Ленина, Пролетарская, Железнодорожная, Октябрьская) (рис. 6). Планировочная сетка квартала объяснялась близостью к пороховому заводу и опасностью взрывных процессов, поэтому ось жилых зданий была направлена параллельно взрывной волне и по диагонали к осям городских улиц.

Город развивался линейно, в юго-восточном направлении многократно расширяя свои границы. Основная композиционная ось каркаса направлена параллельно железной дороге, делящей город на две неравные части вдоль. Две центральные магистрали города по ул. Ленина и по ул. Железнодорожная, начинаются на самой северной его окраине и кончаются на самой южной, они проходят через весь город. На месте сегодняшних жилых кварталов были бараки. Улица Ленина кончалась улицей Медицинской, дальше шёл пустырь и бездорожье. Имелось только несколько домов барачного типа в пятом жилом районе. Строительство жилья в этом районе началось еще в предвоенные годы. Жилой район застраивался преимущественно одноэтажными, двухквартирными кирпичными домами с большими приусадебными участками.

Показатели протяженности улично-дорожной сети и освоённости территорий для периода «Становление» посчитаны в исследова-

тельской работе А.Р. Кеваевой и представлены в Таблице 1.

Таблица 1

Показатель	1910 г.
Площадь освоенной территории, га	1350,5 га
Общая длина улично-дорожной сети, м	20 000 м
Общая площадь улично-дорожной сети, га	160 га
Площадь неизменяемой части улично-дорожной сети, га	68 га
Средняя ширина улиц, м	35 м
Площадь запроектированной территории, га	1350, 5 га

### **Второй период «Индустриальный»**

Важной градостроительной основой развития города этого периода является формирование его транспортной инфраструктуры. В Чапаевске была создана сеть автомобильных дорог, которая по сей день обеспечивает связь между различными районами города и с соседними населенными пунктами. Также были построены железнодорожные станции и автовокзал, обеспечивающие связь с другими муниципальными образованиями. В 1944 г. начал застраиваться поселок Садово-Дачный со стороны железной дороги ул. Краснофлотская на северо-востоке города Чапаевска. Был заказан проект на 300 участков. В поселке прямые улицы, нет проулков и переулков. Земли давали под дачи и самострой. Застройка 1940-1950-х гг. – реализация концепции «соцгородов», период массового освоения территорий вдоль железнодорожного полотна, улиц Вокзальная и Чапаева, со стороны изначальных населенных пунктов.

После Великой Отечественной войны строительство в Чапаевске развивалось быстрыми темпами. Возникли новые микрорайоны в районе улиц Запорожской, Володарского, Вокзальной, Калинина, Строителей, Дзержинского Короткой. В этот период улица Ленина приобрела свое осевое и центральное значение. Застройка 1960-1970-х гг. – период



Рис. 7. Второй этап пространственного развития Чапаевска 1940-1970 гг.

массового строительства жилых микрорайонов со средне-этажными многоквартирными домами. В этот период активно велась застройка, как в центральной части города, так и на ее юго-восточной периферии. Появились знаковые жилые ансамбли (рис. 8).

В 1970 г. в Чапаевске была разработана первая схема градостроительного зонирования, которая по сей день в основном определяет зоны жилой, промышленной, транспортной и рекреационной застройки. Появившиеся микрорайоны, в том числе поселок Нагорный (рис. 9) отвечали действующим в то время нормативам. Население города росло, потребность в жилье увеличивалась. Это усложнялось тем, что территориально город четко делился на отдельные районы из-за того, что включал в границы обширные

производственные территории. Усадебная застройка также продолжала сохраняться, имея иные, ненормативные показатели обеспеченности.

1970-1980-е гг. стали пиковыми по показателям количественного и качественного развития жилой застройки, объектов социальной и инженерной инфраструктуры. Показатели плотности городской застройки в этот период существенно возросли. В городском округе Чапаевск были построены новые школы, детские сады, больницы и поликлиники. Также были созданы центры культуры и досуга, спортивные комплексы и парки отдыха. Население было обеспечено рабочими местами, вводились в эксплуатацию новые жилые кварталы со среднеэтажной застройкой. Пиковой точкой пространственного развития города по



Рис. 8. Жилые дома по ул. Ленина



Рис. 9. Поселок Нагорный [9]

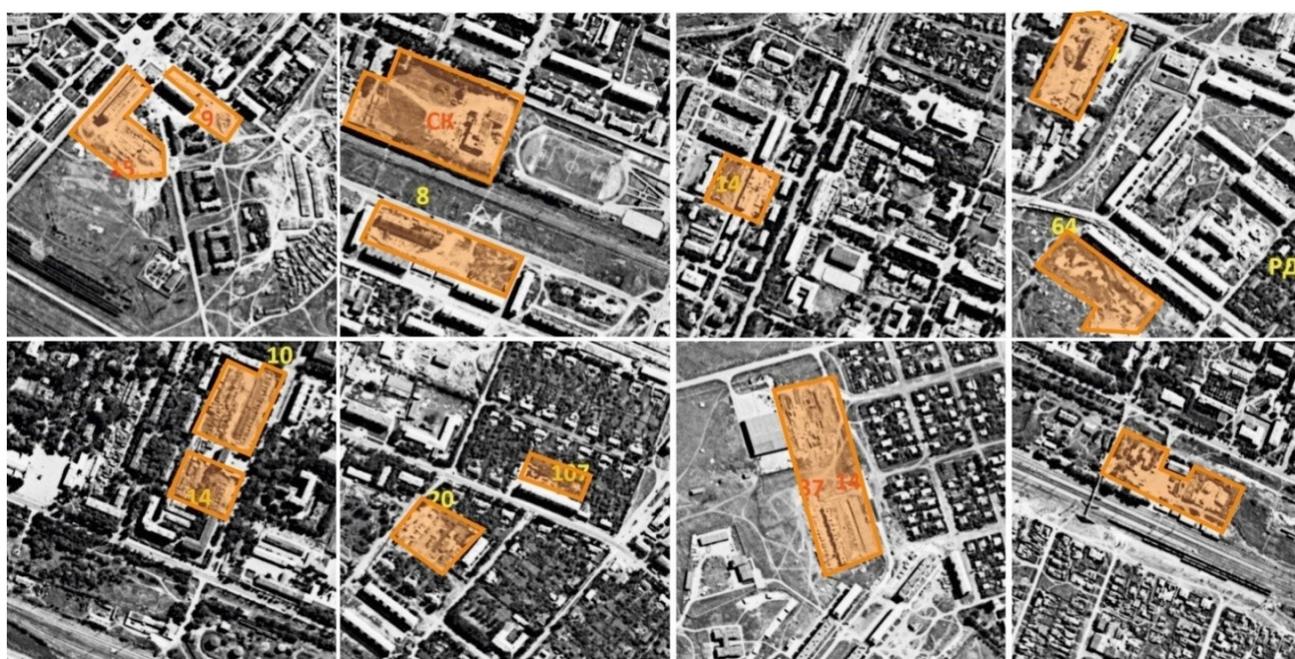


Рис. 10. Строительные площадки на спутниковом снимке 1978 г. [6]

показателям плотности застройки и освоения территорий можно считать 1980-е гг., когда функционировали предприятия, находящиеся в границах городского округа, активно велась застройка микрорайонов многоквартирными жилыми домами. Наглядно объемы строительства можно оценить на спутниковом снимке 1978 г. (рис.10).

Показатели протяженности улично-дорожной сети и освоенности территорий в период, обозначенный как «Индустриализация» были посчитаны в исследовательской работе А.Р. Кеваевой и представлены в Таблице 2.

Таблица 2

Показатель	1950 г.
Площадь освоенной территории, га	6 800 га
Общая длина улично-дорожной сети, м	100 000 м
Общая площадь улично-дорожной сети, га	800 га
Площадь неизменяемой части улично- дорожной сети, га	340 га
Средняя ширина улиц, м	35 м
Площадь освоенной территории, га	6 800 га

### Третий период «Коммерциализация»

Общий спад промышленного производства и дезориентированность на рынках труда в 1990-е-начале 2000-х гг. крайне негативно сказались на градостроительном развитии Чапаевска. Стратегически необходимые стране предприятия оказались под угрозой закрытия. Часть из них в настоящее время безвозвратно утрачена. Основным аргументом для остановки пространственного развития города стала негативная экологическая обстановка, связываемая с деятельностью предприятий и, как следствие, – отток населения из города. С начала 2000-х гг. Чапаевск развивался преимущественно как город-спутник областного центра. Освоение новых территорий происходит за счет появления обширных массивов с индивидуальной жилой застройкой – низкоплотной, малообеспеченной инженерной инфраструктурой. В 2024 г. был принят новый Генеральный план

города [10] включающий два участка под развитие ИЖС и участок Индустриального парка «Чапаевск» под развитие промышленного производства [11]. Более поздние этапы для Чапаевска характеризовались стагнацией и регрессивными процессами в плане функционирования промышленных предприятий. Деиндустриализация, обосновываемая, в том числе, многообразием экологических проблем привела к нарушению роста градообразующих предприятий. Начался стабильный отток населения города. Рост городских территорий продолжился с гораздо меньшими показателями плотности застройки в основном за счет роста индивидуальной жилой застройки. Рост малоэтажного строительства объясняется тем, что Чапаевск – город-спутник Самары, многие жители работают и получают образование в областном центре.

Показатели протяженности улично-дорожной сети и освоенности территорий в период, обозначенный как «Коммерциализация» представлены в Таблице 3.

Таблица 3

Показатель	2023 г.
Площадь освоенной территории, га	18 749 га
Общая длина улично-дорожной сети, м	250 000 м
Общая площадь улично-дорожной сети, га	2 200 га
Площадь неизменяемой части улично- дорожной сети, га	1 000 га
Средняя ширина улиц, м	35 м
Площадь освоенной территории, га	18 749 га

Город прошел ряд пространственных трансформаций, часть градообразующих функций должна быть переосмыслена и приведена в соответствие с действующими стандартами. Выявлены крупные проблемы его развития:

#### Экономические:

- предприятия закрылись или работают на минимальном режиме;
- недостаточное финансирование бюджета города затрудняет решение социальных



Рис. 11. Генеральный план города Чапаевск 2024.  
а) План застройки и землепользования. б) Панорамный вид на улицу Железнодорожную [10]

проблем и останавливает развитие инфраструктуры.

**Экологические:**

- загрязнение воздуха, воды и почвы;
- неэффективное управление твердыми коммунальными отходами;
- отсутствие современных систем очистки сточных вод и утилизация отходов.

В период, обозначенный как «Коммерциализация» транспортный каркас формировался без учета перспектив развития урбанистической ткани, промышленных предприятий и региональных (и агломерационных) стратегических направлений. Это на сегодняшний момент определило следующие недостатки:

- недостаточное развитие улично-дорожной сети, что приводит к заторам и увеличению времени в пути, дороги находятся в аварийном состоянии, что создает дополнительные риски для безопасности передвижения;
- отсутствие достаточного количества маршрутов общественного транспорта, что приводит к зависимости от личных автомобилей;
- неэффективная организация маршрутных перевозок;
- слабое развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры при отсутствии

безопасных пешеходных зон и велосипедных дорожек ограничивает возможность передвижения по городу без автомобиля;

- необходимость модернизации железнодорожной инфраструктуры и внешнего общественного транспорта для улучшения связей с центрами агломерации и соседними регионами, и городами.
- отсутствие комплексного подхода к транспортному планированию, что приводит к разрозненным инициативам и недостаточной эффективности существующих решений.

**Заключение**

Анализ структуры транспортно-урбанистического каркаса Чапаевска позволяет выявить уникальные особенности его жилой ткани, транспортно-пешеходного каркаса, водно-зеленого каркаса и эколого-ландшафтных особенностей, функционально-пространственного развития города. Это даст возможность полнее определить территории для дальнейшего развития, уплотнения и реорганизации транспортно-урбанистического каркаса. Размещение новых функциональных зон на резервных участках городских

территорий, в перспективе, дает возможность сделать предположение по доформированию существующего транспортного каркаса. Существующий транспортный каркас должен быть адаптирован в соответствии с современными тенденциями по развитию индивидуальной жилой застройки в границах городского округа и, следовательно, снижению плотности населения и увеличению маршрутной протяженности.

Вместе с тем, развитие средств индивидуальной мобильности, популяризация здорового образа жизни и актуализация концепции 15-минутного города, реализованного ранее в Чапаевске в виде застройки микрорайонов и концепций соцгорода позволяют предположить необходимость развития в структуре транспортно-урбанистического каркаса доступных маршрутов с развитыми узлами общественных пространств. Улучшение связанности городских территорий, разрозненных в настоящий момент из-за включенности в его ткань промышленных предприятий в целом благоприятно повлияет на безопасность и доступность городской среды.

Осмысление места города Чапаевск в структуре Самарско-Тольяттинской агломерации, не просто как города-спутника Самары, а как «опорного пункта» военно-промышленного комплекса и транспортно-логистической системы страны позволят спрогнозировать более эффективные подключения города к транспортно-логистической системе региона, зарезервировать территории под перспективное развитие и адаптироваться к изменениям в экономгеографическом статусе.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Ахмедова, Е. А. Планирование повышения пространственной связанности территорий в крупных агломерациях (на примере Самарско-Тольяттинской агломерации) / Е. А. Ахмедова // Фундаментальные, поисковые и прикладные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2021 году: сборник научных трудов РААСН / Российская академия архитектуры и строительных наук (РААСН). Том 1. – Москва: Издательство АСВ, 2022. – С. 168-176.
2. Терягова, А. Н. Развитие транспортно-урбанистического каркаса малых и средних городов как основа пространственного развития территорий (на примере города Чапаевска) / А. Н. Терягова, А. Р. Кебаева // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Архитектура и градостроительство: сборник статей 81-ой Всероссийской научно-технической конференции, Самара, 15–19 апреля 2024 года. – Самара: Самарский государственный технический университет, 2024. – С. 203-212.
3. Чапаевск: оставшиеся в живых [Электронный ресурс]. URL: <https://drugoigorod.ru/2015/11/> (дата обращения: 20.05. 2025).
4. Официальный сайт администрации городского округа Чапаевск [Электронный ресурс]. URL: <https://chpadm.ru/> (дата обращения: 20.05. 2025).
5. Моя малая родина Титовка [Электронный ресурс]. URL: <https://vk.com/@historychapoymoya-malaya-rodina-titovka> (дата обращения: 13.04. 2025).
6. Чапаевск исторический. Проект Михаила Авдеева. [Электронный ресурс]. URL: <http://https://vk.com/historychapa> (дата обращения: 27.12. 2023).
7. Управление государственной архивной службы Самарской области [Электронный ресурс]. URL: <https://regsamarh.ru/search/?query=%D7%E0%EF%E0%E5%E2%F1%EA> (дата обращения: 22.12. 2023)
8. Наш город. Чапаевску 100 лет. «Здесь Родины моей начало...» МУ "Централизованная библиотечная система" г.о. Чапаевск 2009-2011 гг. [Электронный ресурс]. URL: [https://vk.com/historychapa?z=video-184398826\\_456239049%2Fvideos-184398826%2Fpl\\_-184398826\\_-2](https://vk.com/historychapa?z=video-184398826_456239049%2Fvideos-184398826%2Fpl_-184398826_-2)
9. Акт государственной историко-культурной экспертизы выявленного объекта

культурного наследия «Поселок Нагорный (комплекс): 1/клуб ЧЗИП; 2/баня; 3/пожарная часть; 4/ЖКО (бывшие мастерские); 5/дома жилые (2 строения)», расположенного по адресу: г. Чапаевск, пос. Нагорный: Клуб – ул. Мячина, 8, ул. Мячина, 5, ул. Мячина, 3, ул. Мячина, 4, 10, 12 [Электронный ресурс]. URL: [https://nasledie.samregion.ru/wp-content/uploads/sites/21/2023/04/37-poselok-nagornyj-kompleks\\_1.pdf](https://nasledie.samregion.ru/wp-content/uploads/sites/21/2023/04/37-poselok-nagornyj-kompleks_1.pdf)

10. Генеральный план городского округа Чапаевск [Электронный ресурс]. URL: [https://chapadm.ru/index.php?option=com\\_docs&view=doc&id=1193](https://chapadm.ru/index.php?option=com_docs&view=doc&id=1193) (дата обращения: 20.05. 2025).
11. Жоголева, А. В. Градостроительные принципы обновления центров городов областного подчинения (на примере городов Чапаевска и Похвистнево в Самарской области) / А. В. Жоголева, А. В. Петров // Устойчивое развитие городской среды: Сборник статей. – Самара: Самарский государственный архитектурно-строительный университет, 2016. – С. 199-202

## REFERENCES

1. Akhmedova, E. A. Planning to improve the spatial connectivity of territories in large agglomerations (using the Samara-Tolyatti agglomeration as an example) / E. A. Akhmedova // Fundamental, exploratory and applied research of RAASN on scientific support for the development of architecture, urban planning and the construction industry of the Russian Federation in 2021: collection of scientific papers of RAASN / Russian Academy of Architecture and Construction Sciences (RAACS). Volume 1. - Moscow: ASV Publishing House, 2022. - P. 168-176.
2. Teryagova, A. N. Development of the transport and urban framework of small and medium-sized cities as the basis for the spatial development of territories (using the city of Chapayevsk as an example) / A. N. Teryagova, A. R. Kevaeva // Traditions and innovations in construction and architecture. Architecture and urban development: collection of articles from the 81st All-Russian scientific and technical conference, Samara, April 15-19, 2024. - Samara: Samara State Technical University, 2024. - Pp. 203-212.
3. Chapayevsk: the survivors [Electronic resource]. URL: <https://drugoigorod.ru/2015/11/> (accessed: 05/20/2025).
4. Official website of the administration of the urban district of Chapayevsk [Electronic resource]. URL: <https://chapadm.ru/> (accessed: 05/20/2025).
5. My small homeland Titovka [Electronic resource]. URL: <https://vk.com/@historychap-moya-malaya-rodina-titovka> (accessed: 04/13/2025).
6. Historical Chapayevsk. Project by Mikhail Avdeyev. [Electronic resource]. URL: <http://https://vk.com/historychap> (date of access: 27.12. 2023).
7. Office of the State Archival Service of the Samara Region [Electronic resource]. URL: <https://regsamarh.ru/search/?query=%D7%E0%EF%E0%E5%E2%F1%EA> (date of access: 22.12. 2023)
8. Our city. Chapayevsk is 100 years old. "This is where my Motherland began..." Municipal Institution "Centralized Library System" of the urban district of Chapayevsk 2009-2011 [Electronic resource]. URL: [https://vk.com/historychap?z=video-184398826\\_456239049%2Fvideos-184398826%2Fpl\\_-184398826\\_-2](https://vk.com/historychap?z=video-184398826_456239049%2Fvideos-184398826%2Fpl_-184398826_-2)
9. Act of the state historical and cultural examination of the identified cultural heritage site "Nagorny settlement (complex): 1/ ChZIP club; 2/bathroom; 3/fire station; 4/ housing and communal services (former workshops); 5/residential buildings (2 buildings)", located at the address: Chapayevsk, Nagorny settlement: Club - st. Myachina, 8, st. Myachina, 5, st. Myachina, 3, st. Myachina, 4, 10, 12 [Electronic resource]. URL: [https://nasledie.samregion.ru/wp-content/uploads/sites/21/2023/04/37-poselok-nagornyj-kompleks\\_1.pdf](https://nasledie.samregion.ru/wp-content/uploads/sites/21/2023/04/37-poselok-nagornyj-kompleks_1.pdf)
10. General plan of the urban district of Chapayevsk [Electronic resource]. URL: [https://chapadm.ru/index.php?option=com\\_docs&view=doc&id=1193](https://chapadm.ru/index.php?option=com_docs&view=doc&id=1193) (date of access: 20.05. 2025).

11. Zhogoleva, A. V. Urban planning principles for the renewal of the centers of cities of regional subordination (on the example of the cities of Chapayevsk and Pokhvistnevo in the Samara region) / A. V. Zhogoleva, A. V. Petrov // Sustainable development of the urban environment: Collection of articles. - Samara: Samara State University of Architecture and Civil Engineering, 2016. - P. 199-202

Для ссылок: *Терягова А.Н., Кеваева А.Р.* Транспортно-урбанистический каркас Чапаевска // Innovative project. 2025. Т.10, №18. С. 68-81. DOI: 10.17673/IP.2025.10.18.7

For references: *Teryagova A.N., Kevaeva A.R.* Transport and urban framework of Chapayevsk // Innovative project. 2025. Vol.10, No.18. pp. 68-81. DOI: 10.17673/IP.2025.10.18.7