

Жоголева Анна Владимировна, Полукеева Татьяна Сергеевна
Самарский государственный технический университет
Zhogoleva Anna, Polukeeva Tatyana
Samara State Technical University

РАЦИОНАЛЬНОЕ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОСВОЕНИЕ ПЕРИФЕРИЙНЫХ
ГОРОДСКИХ РАЙОНОВ САМАРЫ
RATIONAL NATURE MANAGEMENT AND URBAN DEVELOPMENT OF THE PERIPHERAL URBAN AREAS
OF SAMARA

Мировая градостроительная практика все больше внимания уделяет проблеме рационального использования земель с точки зрения максимального сохранения их естественной природной уникальности. Особую актуальность данная проблема приобретает в урбанизированной среде. С интенсивным ростом городов растет степень деградации имеющихся рядом природных ресурсов. Территории со сложным природным рельефом (овраги, горы, пещеры, склоны), природные водные объекты (реки, озера), лесные земли в условиях интенсивной урбанизации имеют высокое экологическое, рекреационное, оздоровительное значение. Для современного города это ценнейший градостроительный ресурс, задачи сохранения, устойчивого развития, использования которого – актуальные задачи районной планировки, градорегулирования и проектирования. На примере Красноглинского района города Самары предпринимается попытка проанализировать особенности освоения территорий района, выявить его градостроительные ресурсы, сформулировать предпосылки их грамотного освоения и рационального природопользования.

World urban development practice pays more and more attention to the problem of rational use of land from the point of view of maximally preserving their natural uniqueness. This issue is particularly relevant in an urbanized environment. As cities rapidly grow, the degree of degradation of existing natural resources is increasing. Territories with a complex natural topography (ravines, mountains, caves, slopes), natural water bodies (rivers, lakes), forest lands in conditions of intensive urbanization are of high ecological, recreational, and health-related importance. It is a valuable urban development resource for the modern city. The tasks of its conservation, sustainable development, and use are urgent for the district planning, urban regulation and design. The author dwells upon the Krasnoglinsky district in Samara to make an attempt to analyze the features of the development of the regional territory, identify its urban resources, formulate the prerequisites for their competent development and rational nature management.

Ключевые слова: городской район, анклав, агломерация, пригородные территории, туристическая привлекательность, рекреационные территории, жилые поселки.

Keywords: urban area, enclave, metropolitan area, suburban areas, tourist attraction, recreational areas, residential villages.

Введение

Характер и особенности роста городских территорий отличаются в зависимости от исторических, социально-экономических, политических условий и этапов урбанизации. Равномерно-сплошные и дискретно-рассредоточенные, центробежные и центростремительные, интенсивные и экстенсивные модели городского развития имеют свои градостроительные особенности (плотность населения, функциональное зонирование территорий, характер застройки, транспортная и инженерная инфраструктура), в том числе и характер воздействия на окружающие город территории. Окружающие городскую застройку

территории со сложным рельефом, природные территории в разные периоды урбанизации испытывают различную по характеру и степени воздействия антропогенную и техногенную нагрузку.

Исторические особенности освоения территорий Красноглинского района города Самары

Урбанизация Самарского региона начала XX века сформировала первую стадию агломерирования урбанизированных территорий – рост крупного города Самары, столицы губернии, центра агломерации с относительно сплошной и равномерной по плотности исторической застройкой. Севернее разрастание застройки на пригородных

территориях происходило фрагментарно - слободы, сады, казармы, поселки, крупные промышленные предприятия, усадьбы, дачи, медицинские учреждения, чередуясь с природными участками, формировали агломерационный пояс города.

К 1940 году застройка Куйбышева была ограничена с северо-запада и юга - берега рек Волги и Самары, а с востока и юго-востока - улицы Полевая и Вокзальная (совр. Агибалова). За городской чертой располагались посёлки: посёлок Железнодорожный (ранее - Мещанская слобода), посёлок Солдатская слобода (территория современного Мичуринского микрорайона), посёлок имени Шмидта (посёлок Запанской). Большие площади пригородных территорий вдоль линии железной дороги и берега р. Самары от поселка Железнодорожный на восток были освоены слабо и почти не заселены [1].

Поступательное городское развитие осуществлялось в северном направлении. В 30-е гг. за границами городских земель (на границе со Сталинским районом) появились два важных для горожан крупных объекта - парк культуры и отдыха им. Горького и Клиники медицинского института, автором проекта которых стал известный самарский архитектор П. А. Щербачев. Терапевтический корпус, хирургические корпуса, парниковое и оранжерейное хозяйство в 1938 году заработали на полную мощность [2].

Но задачи территориального и индустриального роста, которые были поставлены в 40-х гг. перед городом Куйбышевом, имели совсем другой градостроительный масштаб.

В условиях дефицита энергетических ресурсов, необходимых для индустриализации страны, признавалось необходимым строительство гидроэлектростанций на крупнейших реках страны, в том числе на Волге. В предвоенные годы самым крупным энергетическим объектом не только Самарской губернии, но и всей страны предполагалось сделать Волгострой - громадную гидроэлектростанцию, которая должна была встать в створе Жигулевских ворот севернее Самары. Подготовительный этап строительства уже был запущен, севернее Куйбышева строились поселки для строителей ГЭС - Красная Глинка, Управленческий, Горный. Но геологические условия сделали невозможным реализацию проекта: громадное число трещин, пустот и полостей в Жигулевских горах привели бы к утечкам воды из водохранилища в обход гидроузла. Поэтому было принято решение о консервации строительства Куйбышевского

гидроузла, а обеспечение промышленности энергией было возложено на построенную в 1941 году Безымянскую теплоэлектростанцию.

Эвакуация оборонных предприятий осуществлялась не только в район станции Безымянка. Важное оборонное предприятие - центральный механический завод, изготавливающий корпуса самолетов Ил-2, был размещен на Семейкинском шоссе (современное Московское шоссе). Здесь в 1942 году вырос рабочий поселок, впоследствии получивший название «Мехзавод». В поселок Управленческий из Москвы эвакуировали завод № 145 им. Кирова, на базе которого впоследствии был образован секретный опытный завод № 2. После начала войны трестам ВОВ Особстрой и Безымянлаг были поручены закладка в Сокольных горах, близ поселков Горный и Красная Глинка гравийных карьеров. Локация этих объектов вызвала необходимость экстренно в годы войны проложить до них линии электропередач, магистральный газопровод и связь от Безымянской ТЭЦ [3].

В 1942 году было принято важное для Куйбышева решение - новые промышленные и селитебные территории были присоединены к городским землям Куйбышева в составе весьма значительного по площади городского Кировского района, а затем в составе двух городских районов - Кировского и Красноглинского. Этим решением в состав областного центра территориально вошли участки размещения заводов, жилые поселки при них, поселки Безымянка, Зубчаниновка, Красная Глинка и Управленческий, а также другие территории (застроенные, свободные, природные), которые ранее составляли агломерационный пояс дореволюционной Самары [4]. Административное объединение новых территорий с городом предопределило главную проблему изолированности новых удаленных промышленных территорий от исторического города и общегородского центра.

Таким образом, исторически Красноглинский район города Самары - это пригород, который постепенно вошел в административные границы города. Район имеет невысокую по сравнению с остальными городскими районами плотность населения, дискретный характер застройки, большие по площади природные территории, в том числе и лесные массивы, красивейший горный рельеф, протяженную береговую линию реки Волги в своих границах, уникальные памятники природы. Обладая транспортной связностью с другими городскими районами, он является ценнейшим эколого-рекреационным ресурсом в черте одного

из крупнейших индустриальных городов России. Очагами урбанизации в районе являются небольшие поселки городского типа, находящиеся на отдалении от центрального ядра города: пос. Управленческий (центральный), пос. Мехзавод (в состав поселка входят мкр. Крутые Ключи, пос. Козелки, село Ясная Поляна), пос. Красная Глинка, пос. Береза, пос. Прибрежный. В поселках сосредоточены основные объекты социального и культурно-бытового обслуживания населения [5].

Современный этап урбанизации Самары - агломерирование городских территорий - вовлекает в процессы урбанизации все большие площади пригородных, в том числе и природных территорий. Центростремительные процессы урбанизации - рост плотности населения в центральных районах города, джентрификация городских центров сопровождаются центробежными процессами градостроительной активности - освоение периферийных и пригородных городских территорий под новую селитьбу, промышленные зоны, крупные торгово-развлекательные молы, торгово-логистические объекты и пр. Формирующаяся Самарско-Тольяттинская агломерация занимает лидирующие позиции в Поволжье по площади вновь построенного многоквартирного жилья, на ее территории создаются и работают особые экономические зоны, индустриальные парки и пр. Красноглинский район города Самары, расположенный между крупными центрами Самарско-Тольяттинской агломерации - Тольятти и Самарой, является территорией первого пояса агломерирования и территориальным ресурсом формирования СТА. Агломерационное развитие существенно повышает градостроительную нагрузку на природные комплексы Красноглинского района, что требует применения особых градостроительных подходов и решений к их подключению к жизнедеятельности современного города.

Функциональное использование территории Красноглинского района города Самары

На территории Красноглинского района расположены жилые поселки со среднеэтажной и многоэтажной жилой и общественной застройки, а также поселки и комплексы с индивидуальной жилой застройкой.

Площадь жилой застройки в районе составляет: 117,58 га.

Площадь индивидуальной жилой застройки - 386 га.

Площадь промышленных предприятий - 2449,87 га.

На территории района расположено 84 гаражных кооператива и 58 садоводческих товариществ. Площадь, занимаемая ГСК, составляет 73,29 га, площадь, занимаемая СТ, составляет 829,23 га, причем площади эти стабильно увеличиваются в балансе района, причем за счет сокращения озелененных территорий [6].

Поселок городского типа Управленческий - административный центр Красноглинского района города Самары с населением около 40 тысяч человек, - расположен на пересечении Волжского и Красноглинского шоссе, с южной стороны примыкает к Коптеву оврагу, с северной - к отрогам оврагов [6]. Имеет четкую планировочную структуру и сложившуюся систему общественных центров, нанизанных на ось главной улицы - улицы Сергея Лазо. Улица Сергея Лазо замыкается смотровой площадкой на высоком берегу реки Волги, с которой открывается широкая панорама на реку, Жигулевские ворота и Заволжье.

Поселок городского типа Красная Глинка расположен в низовьях Сокольных гор, близ места впадения р. Сок в Волгу. Население поселка 17 тыс. человек, поселение имеет компактную планировочную структуру, со всех сторон окружен природными объектами - берег Волги, Соколы горы, гора Тип-Тяв. Основное градообразующее предприятие - крупный завод «Электроцит». В поселке есть дом культуры «Искра», построенный еще в 1953 году, также стадион «Энергия», построенный в эти же годы [6].

Дорожно-транспортная инфраструктура Красноглинского района города Самары

Территорию Красноглинского района пересекают магистрали общегородского и районного значения: Московское шоссе (связь городских территорий с пригородами, регионом и выход на федеральную трассу М5), Красноглинское шоссе, Волжское шоссе (связь города с пригородами, регионом и международным аэропортом Курумоч). Общая протяженность автодорог - 154,4 км.

Также по южной части района проходит железная дорога с регулярным движением пригородных электропоездов. По Волге в период навигации ходит регулярный пассажирский водный транспорт, связывая речной вокзал и пристани Самары с населенными пунктами правобережья Волги - с. Гаврилова Поляна, с. Ширяево и пр.

Между поселками Красноглинского района и центральными районами города организовано движение пассажирского общественного автобусного транспорта, автобусные станции и транспортно-пересадочные узлы расположены в пос. Красная Глинка и пос. Мехзавод.

Основные автомобильные трассы района перегружены, в часы «пик» (утренние и вечерние часы в будние и выходные дни) появляются многокилометровые заторы, в которых затруднено движение личного и общественного автотранспорта.

Система общественного транспорта развита недостаточно. Большие проблемы с обслуживанием населения района общественным транспортом – существующих маршрутов не хватает, большие временные интервалы между рейсами приводят к долгому ожиданию транспорта. Жители района, особенно пос. Красная Глинка и пос. Крутые Ключи не получают качественного транспортного обслуживания. В выходные дни летнего сезона речной транспорт также испытывает повышенную нагрузку и не справляется с потоками пассажиров.

Транспортная сеть района недостаточно развита, отдельные поселения труднодоступны, связи между ними не налажены.

Также в районе, обладающем уникальными рекреационными ресурсами, отсутствуют объекты основного туристического транспорта – велосипедного транспорта. На велосипедах перемещаются жители внутри поселков, есть несколько прогулочных маршрутов по проселочным дорогам в структуре природных территорий, но единой системы, связывающей центральные районы города с поселками и объектами рекреации пока нет.

Озелененные и рекреационные территории Красноглинского района города Самары

Несмотря на количество крупных промышленных предприятий, на большей части территории района складывается благоприятная экологическая обстановка. Это связано с большим количеством природных территорий в структуре района.

На территории района большую площадь 863 га занимает территория 500-метровой водоохранной зоны р. Волга, с охраняемыми градостроительными регламентами, в том числе левого берега р. Волга – 625 га, правого берега – 238 га. Площадь земель Гослесфонда, на которой запрещено новое строительство, – 67505 га.

Берег реки Волги имеет холмистый, выразительный рельеф. Рельеф местности пересеченный.

Отметки высот колеблются в пределах от 30 до 250 метров. Здесь расположены уникальные памятники природы: пещера братьев Греве, гора Барсук. Благодаря этому на берегу расположены видовые площадки, открывающие широкие панорамы с видами на реку Волгу, национальный парк Самарская Лука, Жигулевские горы.

Рекреационный потенциал территорий весьма востребован – на территории района располагается большое количество рекреационных объектов: лечебных, спортивных, туристических, развлекательных. В окрестностях поселка Красная Глинка располагается горнолыжный комплекс «СОК» с трассами для горнолыжного спуска, оборудованными подъемниками, близ пос. Управленческий есть спортивная база «Чайка» с круглогодичным режимом использования. В структуре поселков площадь скверов и бульваров составляет всего 60,8 га, что говорит о недостатке благоустроенных рекреационных территорий в структуре поселений. Площадь лечебно-профилактических учреждений района – 12,2 га [6].

Специфика расположения Красноглинского района и уникальность его природных условий, наличие минеральных вод позволяет в перспективе расширить сеть имеющихся оздоровительных учреждений, спортивных баз отдыха, специализирующихся на горнолыжном и лыжном спорте, развить туристическое направление.

Объекты культурно-бытового и социального обслуживания Красноглинского района Самары

Красноглинский район в силу дискретности освоенности недостаточно оснащен объектами социального обслуживания (рис. 1-3). Многие поселки не обеспечены в достаточной мере школами, поликлиниками и детскими садами. Также не всегда обеспечивается пешеходная доступность – особенно проблемными участками с этой точки зрения являются пос. Мехзавод и Красная Глинка.

Комплексный градостроительный анализ территорий Красноглинского района Самары

На территории Красноглинского района помимо компактных исторических поселков, вырастают поселки с малоэтажной индивидуальной застройкой, жилые комплексы, дачные массивы. Для анклавов с малоэтажной индивидуальной застройкой градостроительными преимуществами являются высокое качество жизни, расположение



Рис. 1. Учреждения дошкольного образования (радиус доступности 250м).

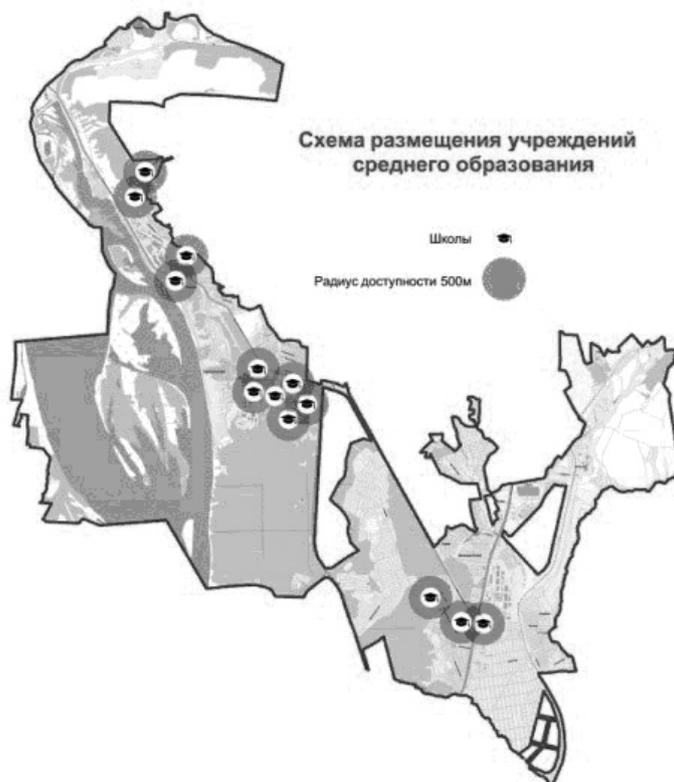


Рис. 2. Учреждения среднего образования (радиус доступности 500м).

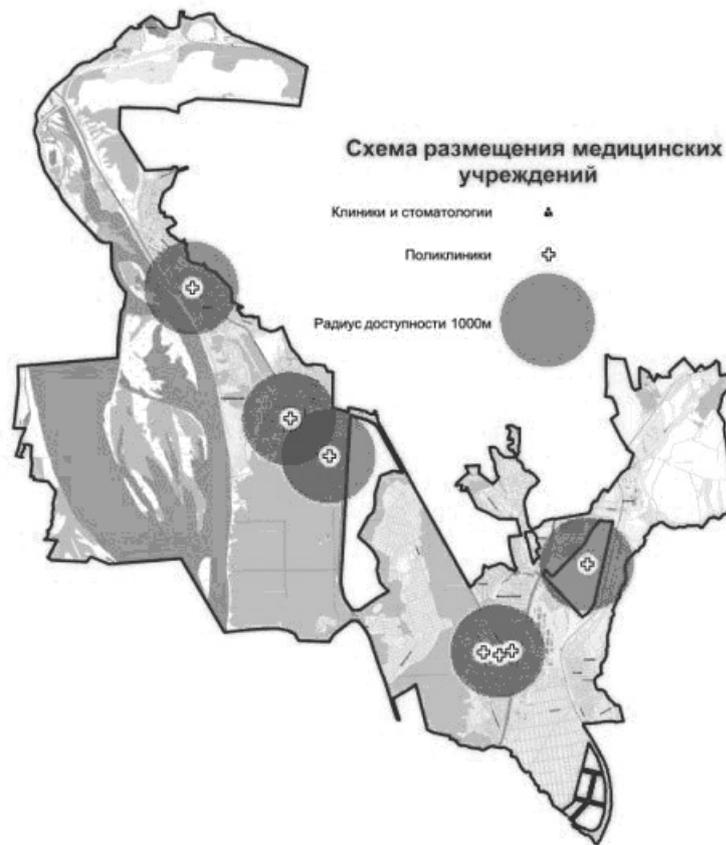


Рис. 1. Учреждения дошкольного образования (радиус доступности 250м).

в рекреационной зоне или близ нее, низкая плотность населения, для некоторых – выгодное местоположение близко к Волге, причалам, лодочным станциям. При этом градостроительными проблемами таких поселков является изолированность поселков, анклавный, хаотичный характер застройки, недостаточное обслуживание жителей общественным транспортом, отсутствие элементов обслуживания и общественных зон.

Продолжающееся строительство малоэтажных поселков в структуре района несет общегородскую негативную тенденцию: территории поселений становятся закрытыми анклавными образованиями для проживания небольшого количества людей, лишаящими горожан доступа к ценным территориям природного ландшафта и как следствие ведущим к потере природной территории для города и отсутствию общественной жизни и рекреаций [7].

Для таких территорий существует различные способы развития: решение внутренних транспортных проблем, создание прямых, сквозных проездов в стихийно сложившейся сети улиц и дорог, создание центров притяжения для жителей, способных сделать анклав более открытыми,

возможность развития туристических центров, создание мелкой промышленности и объектов занятости населения, улучшение транспортной доступности, создание остановок регулярного водного транспорта в малодоступных местах, создание безопасных надземных пешеходных переходов через основные транспортные магистрали.

В книге О'Салливана «Экономика города» с помощью экономического анализа делается попытка объяснить, почему существуют города, где они появляются, как растут и каким образом в городах организуются различные виды деятельности [8]. Автор вводит понятие «системы городских деревень» – это современный город с его пригородными субцентрами, каждый из которых является самостоятельной единицей, но, тем не менее, все они связаны единой структурой. Субцентры появляются в быстрорастущих городах. Принципы формирования городских деревень можно положить в основу перспектив развития Красноглинского района как пригорода города Самара.

Существует потребность комплексного развития четырех поселков и формирования на их основе четырех подрайонов в структуре Красноглинского муниципального района:

- создание дополнительной транспортной связи между Волжским, Красноглинским и Московским шоссе. При создании транспортных связей появится возможность развивать территории между ними, создавать общую инфраструктуру, и как итог – комплексное развитие района;
- создание системы непрерывных благоустроенных и безопасных пешеходных и велосипедных (в зимнее время лыжных) туристических маршрутов вдоль живописных мест, в структуре природных объектов района (лесных, горных, водных) создающих каркас для рекреационного пояса Самары;
- развитие системы регулярного водного транспорта. Это будет способствовать развитию туристической инфраструктуры, улучшит транспортную доступность некоторых участков берега и береговых жилых анклавов, труднодоступных по причине сложного рельефа. Возможно устройство водно-велосипедно-пеших туристических маршрутов рекреационного значения;
- развитие градообразующей базы района. Серьезной угрозой социального развития района становится деградация промышленных градообразующих функций и как следствие – деградация поселений.

Выводы

На основании проведенного исследования территории Красноглинского района города Самары можно сделать следующие выводы:

1. Исторически городской район развивался в течение XX века отдельными поселками индустриального типа при промышленных предприятиях. Сельскохозяйственная функция исторически не развивалась, благодаря чему на территории района сохранились лесные земли, природные территории, памятники природы.
2. На данный момент отсутствует единая стратегия развития данной территории. Строительство ведется хаотично, зачастую без соблюдения норм и правил, самозахватом, возникает множество проблем с инженерными и транспортными коммуникациями района. Рекреационный потенциал таких территорий общегородского назначения утрачивается.
3. Территории дачных массивов, не имеющие объектов социального обслуживания и мест приложения труда, становятся местами постоянного проживания людей, что делает транспортную доступность этих территорий недостаточной. Система общественного транспорта развита слабо,

автомобильный транспорт, в том числе транзитный, создает дополнительную нагрузку на транспортную сеть.

4. Необходимо создание дополнительной транспортной связи между Волжским, Красноглинским и Московским шоссе, а также возможности транзитного проезда через дачный поселок между ними. При создании новых транспортных связей есть возможность создавать общую транспортную инфраструктуру, обеспечивающую связность территорий района и увеличивающую их доступность.

5. Из-за большого количества лесных зон, сложного рельефа, гидрогеологии и наличия промышленных зон невозможно создание единообразной городской ткани. Необходимо формирование самостоятельных субцентров и связей между ними в структуре района (рис. 4).

6. Наиболее перспективное направление развития территории – туристическое и рекреационное. Возможно создание непрерывных благоустроенных и безопасных водных, пешеходных, велосипедных, смешанных маршрутов, создающих каркас для рекреационного пояса Самарско-Тольяттинской агломерации.

7. Пос. Красная Глинка формирует периферийный многофункциональный субцентр в структуре городских земель, представляет собой историческое поселение с общественным центром и объектами обслуживания. Расположен неподалеку от аэропорта, имеет предпосылки к развитию туристической функции на прилегающих территориях, в том числе горнолыжного комплекса. Пос. Управленческий занимает важную роль в формировании системы субцентров Красноглинского района, имеет общественные центры и объекты обслуживания, а также обладает большим количеством резервных территорий. Есть возможность комплексного освоения больших территорий с возможностью создания многофункционального рекреационного комплекса регионального значения.

Заключение

В ходе планирования агломерационного развития урбанизированных территорий необходимо вырабатывать особые методы и приемы градостроительной деятельности по развитию городских и пригородных районов, имеющих в своем составе большое количество природных территорий. Сформированная грамотная градостроительная политика их освоения позволит

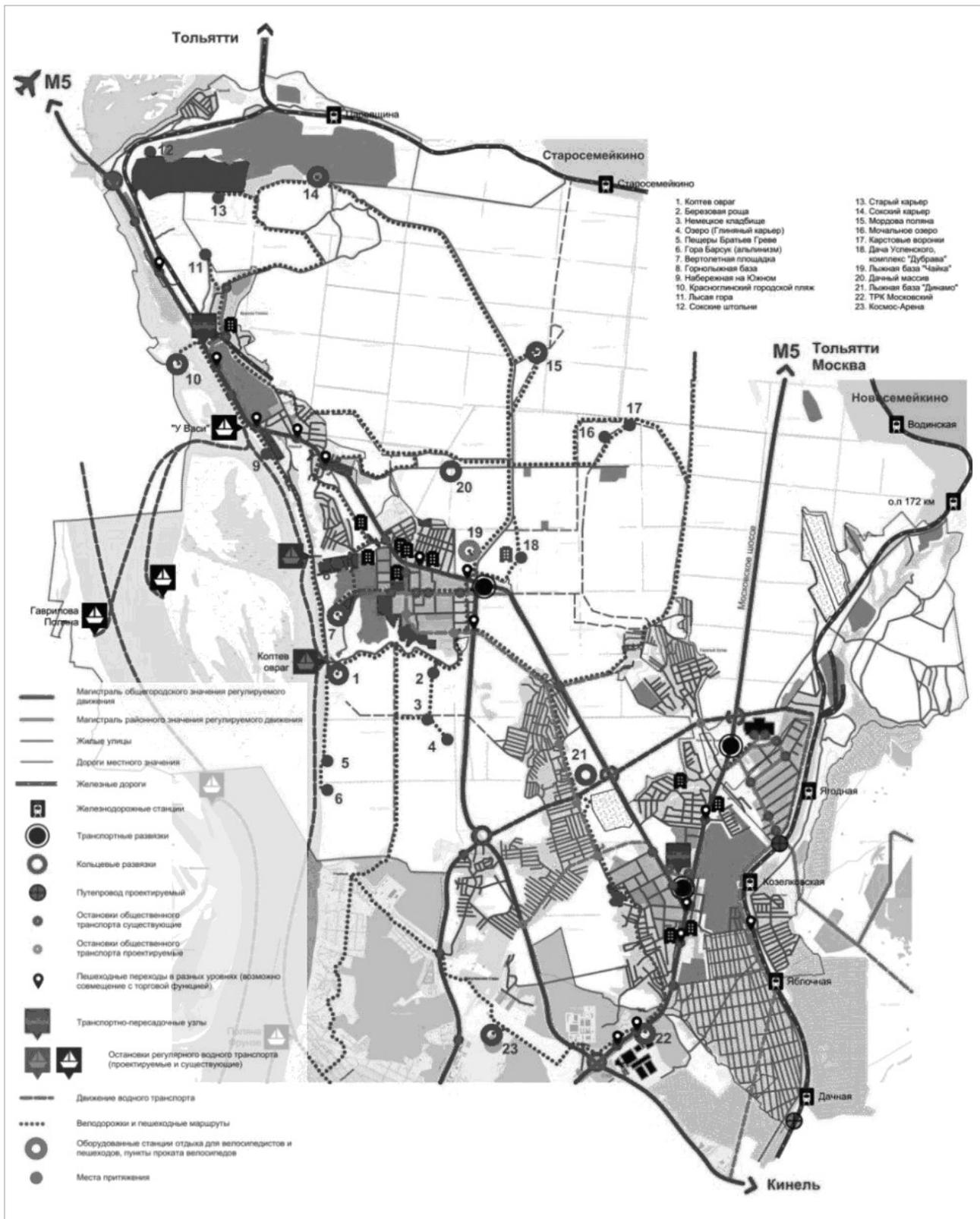


Рис. 4. Концепция формирования системы субцентров Красноглинского района.

соблюсти баланс между природными и урбанизированными территориями, задачами развития рекреации в структуре агломерации и внутренними задачами повышения качества жилой среды поселков, между охраняемыми и стимулирующими градостроительными условиями

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Самогоров В.А., Пастушенко В.Л., Синельник А.К. Архитектурный путеводитель по Самаре 1920–1940 - Екатеринбург: Tatlin, 2018. - 287 с.
2. Синельник А.К., Самогоров В.А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х - начала 1940-х годов. - Самара: ООО «Книга», 2010. - 480 с.
3. Ахмедова Е.А., Гнилomedов А.С. Рабочие посёлки советской индустриализации и их роль в развитии архитектурно-планировочной системы г. Куйбышева (Самара) // Архитектура и строительство России. 2014. № 7. С. 20-27.
4. Ильинский С. А. История поселка Управленческий – [2-е изд., испр. и доп.]. – Самара: Офорт, 2012. - 463 с.
5. Генеральный план города Самары. [Электронный ресурс]. -- Режим доступа: <http://samadm.ru/docs/urban-planning/genplan/> (дата обращения: 05.02.2018).
6. Сайт Администрации городского округа Самара – история Красноглинского района [Электронный ресурс]. -- Режим доступа: http://www.samadm.ru/authority/more_district/the-history-of-the-area-krasnoglinsky/ (дата обращения: 05.02.2018).
7. Лекарева Н.А. Использование территориально-пространственных резервов крупнейшего города // Устойчивое развитие городской среды Сборник статей. АСИ СамГТУ. Самара, 2016. С. 203-206.
8. О’Салливан А. Экономика города. — 4-е изд.: Пер. с англ. — М.: ИНФРА-М, 2002. — XXVI, 706 с.. 2002.

REFERENCES

1. Samogorov V.A., Pastushenko V.L., Sinelnik A.K. Architectural Guide to Samara 1920-1940 - Yekaterinburg: Tatlin, 2018. - 287 p.
2. Sinelnik A.K., Samogorov V.A. Architecture and urban planning of Samara in the 1920s - early 1940s. - Samara: LLC «Book», 2010. - 480 p.
3. Akhmedova EA, Gnilomedov A.S. Workers' villages of Soviet industrialization and their role in the development of the architectural-planning system of the city of Kuibyshev (Samara) // Architecture and Construction of Russia. 2014. No. 7. S. 20-27.

Для ссылок: Жоголева А.В., Полукеева Т.С. Рациональное природопользование и градостроительное освоение периферийных городских районов Самары // Innovative project. 2017. Т.3, №9. С. 32-40. DOI: 10.17673/IP.2018.3.09.2

For references: : Zhogoleva A.V., Polukeeva T.S. Rational nature management and urban development of the peripheral urban areas of Samara. Innovative project. 2017. Vol.3, No 9. pp. 32-40. DOI: 10.17673/IP.2018.3.09.2

4. Ilyinsky S. A. The history of the village of Management - [2nd ed., Rev. and add.]. - Samara: Etching, 2012. -- 463 p.
5. The general plan of the city of Samara. [Electronic resource]. -- Access mode: <http://samadm.ru/docs/urban-planning/genplan/> (accessed: 02/05/2018).
6. The site of the Administration of the Samara city district - the history of the Krasnoglinsky district [Electronic resource]. -- Access mode: http://www.samadm.ru/authority/more_district/the-history-of-the-area-krasnoglinsky/ (address: February 5, 2018).
7. Lekareva N.A. The use of spatial reserves of the largest city // Sustainable development of the urban environment Collection of articles. ASI SamSTU. Samara, 2016.S. 203-206.
8. O’Sullivan A. City Economics. - 4th ed. : Per. from English - M. : INFRA-M, 2002. - XXVI, 706 p. 2002.