

Веретенников Дмитрий Борисович, Маслова Ангелина Евгеньевна
Самарский государственный технический университет
Veretennikov Dmitry, Maslova Angelina
Samara State Technical University

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ПЛАНОВ ТОЛЬЯТТИ С 1953 ПО 2016 гг
COMPARATIVE ANALYSIS OF TOGLIATTI MASTER PLAN FROM 1953 TO 2016

На основе анализа всех существующих генеральных планов города Тольятти становится очевидным, что основная часть городской застройки была выполнена по планам 1953 г. (Центральный, Комсомольский районы) и по генеральному плану Б. Рубаненко (Автозаводский район). Планировочная структура районов, разработанная архитекторами еще в Советском Союзе, продолжает оставаться основным «скелетом» города, без каких-либо существенных нововведений. Исходя из всех рассмотренных генеральных планов можно сделать вывод, что в документах территориального планирования всегда предлагалось три варианта развития города. На данный момент существует довольно много неиспользованных территориальных резервов, которые необходимо осваивать.

Based on an analysis of all the existing master plans of Togliatti, it is evident that most of the urban areas were carried out according to 1953 plans (Central, Komsomolsky districts) and by the master plan of B. Rubanenko (Avtozavodsky district). Planning structure of the areas, developed by the architects in the Soviet Union, continues to be the main «skeleton» of the city without any significant innovations. Based on all the considered master plans, it can be concluded that the territorial planning documents always offered three options for the city development. Now there are many untapped territorial reserves, which must be developed.

Ключевые слова: генеральный план города, центр города, функциональные зоны, планировочная структура
Keywords: city master plan, city center, functional areas, planning structure

В связи со стремительным развитием промышленности в послевоенном СССР встала необходимость строительства крупных энергетических предприятий. 21 августа 1950 г. было опубликовано Постановление Совета Министров СССР о создании гидроузла на реке Волге. Строительство Жигулевской ГЭС предполагало создание Куйбышевского водохранилища. Волжский город Ставрополь попадал в зону затопления, поэтому в 1953–1955 гг. он практически полностью переносится на новое место (рис. 1, 2), положив

начало образованию Центрального района современного Тольятти.

От старого Ставрополя, не считая перенесенных деревянных домов, остается лишь санаторий «Лесной» и несколько зданий земской больницы. Строительство Волжской ГЭС им. В. И. Ленина было завершено в 1957 г. В том же году старое место расположения города было полностью затоплено. Позднее, 28 августа 1964 г., Президиум Верховного Совета РСФСР постановил переименовать город Ставрополь-на-Волге в город



Рис. 1. Ставрополь-на-Волге

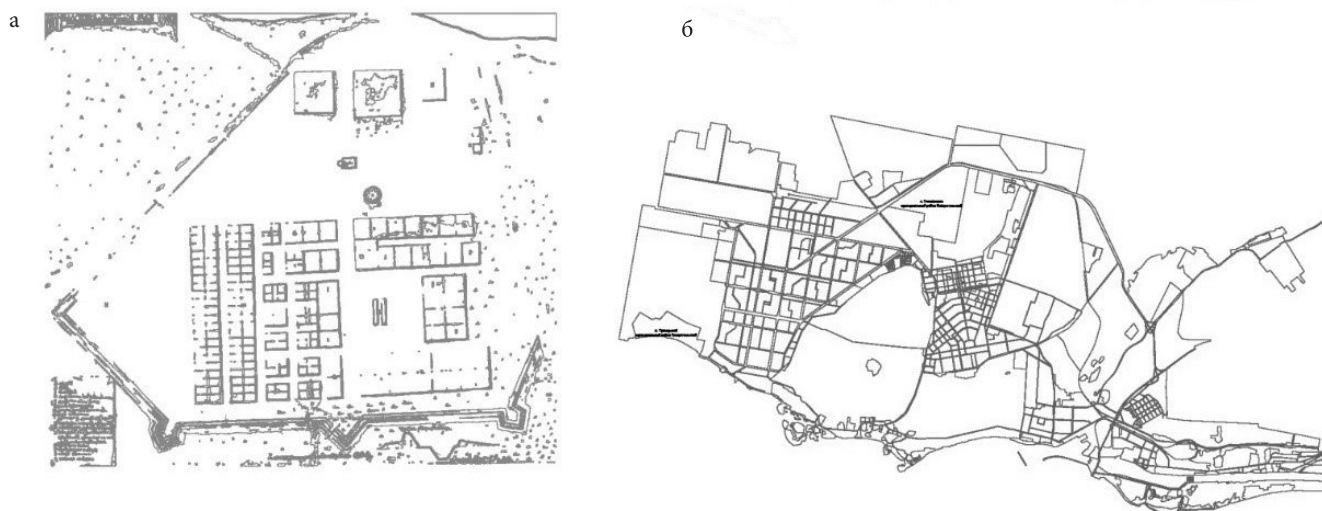


Рис. 2. Трансформация планировочной структуры Ставрополя-на-Волге (а) в планировочную структуру Тольятти (б)

Тольятти, в честь генерального секретаря Итальянской коммунистической партии Пальмиро Тольятти.

Строительство Волжского Автомобильного завода в 1966 г. дает городу новый виток развития. Благодаря этому событию в Тольятти образовывается новый планировочный район, который по сегодняшний день является самым крупным районом города. Автозаводский район был построен обособленно от Комсомольского и Центрального районов города и должен был стать триумфом советского градостроительства [1–4].

После «переселения» Ставрополя на новое место, возникла необходимость в новом генеральном плане города. Генеральный план, разработанный в 1951–1953 гг., рассчитанный на население, переселяемое из зоны затопления, и рабочих будущего химического завода, предусматривал рост численности жителей до 40 тысяч человек (рис. 3). Разработкой плана и проекта застройки города занималась архитектурная мастерская во главе с Михаилом Сорокиным. Уже в те годы планировочная структура города была раздробленной – вместо единого общественного центра было построено несколько обособленных центров города, расположенных на значительном расстоянии друг от друга. В систему центров тогда входил и административный центр города Жигулевска, расположенного на правом берегу Волги. Здесь был построен ансамбль наиболее важных зданий, в который входили административные здания и жилые дома. Можно предположить, что изначально градостроителями планировалось развивать именно этот город. Но так как данная местность находилась в узкой долине, со всех сторон окруженной горами, поросшими лесным массивом, от этой идеи отказались.

По проекту Михаила Сорокина расположенный на левом берегу Волги город был разделен на три отдельные территории застройки. Две зоны, простирающиеся вдоль береговой линии по обе стороны от шлюзов, образовывали Комсомольский район. В отдалении, на ровной местности, частично укрытой лесом, был заложен третий городской центр – Центральный район (рис. 4).

Еще одна площадка располагалась за лесным массивом, простирающимся вдоль Центрального района, и была спроектирована как гибкая городская композиция в виде города-сада в английском стиле. Впоследствии на этой территории был построен Автозаводский район, совершенно другой градостроительной концепции.

Следующий генеральный план Тольятти был утвержден Постановлением Совета Министров РСФСР от 27 апреля 1976 г. В нём были заложены основы современной планировочной структуры города (рис. 5, 6).

Планирование Автозаводского района Тольятти, так называемого «нового города», стало необходимостью в связи со строительством Волжского Автомобильного Завода – одного из крупнейших промышленных предприятий СССР и России. Перед градостроителями стояла задача создать комфортный городской район для проживания работников завода, включающий в себя селитебную зону, зоны общественного использования, городскую инфраструктуру, промышленные территории. Архитектором, возглавившим проект, стал уроженец Самары Борис Рубаненко. Совместно с командой из Института жилища он в 1966 г. приступил к изучению существующего города и потенциала окружающей местности.



Борис Рубаненко отмечал, что ни один из представленных генеральных планов города начиная с 1950 г., не позволял разрешить фундаментальные проблемы развития городской структуры. Было решено возвести новый район города поблизости от «старого». Районы разделялись обширной лесной зоной. По задумке архитекторов лес превращался в подобие центрального городского парка, в его советском понимании, и мог служить местом отдыха горожан. Участок застройки Автозаводского района представлял собой равнину, что сводило к минимуму земляные работы на данной территории. Вдоль леса предполагалось проложить автомагистраль, которая бы связала между собой два городских центра.

В целом планировка района представляла собой жесткую планировочную структуру. Район территориально был разделен на основные зоны: жилые кварталы, промышленные территории, буферную защитную зону, зону формирования

центра района, рекреационные зоны. Все зоны располагались линейно, ограниченные широкими проспектами.

Система центров нового города представляла собой крестообразную композицию – главная ось, протянувшаяся с севера на юг, шла от главного здания заводоуправления до городской набережной, а ось, проходящая с востока на запад, являлась вторичной и разграничивала жилые массивы. Ось, идущая с севера на юг, служила эспланадой, включающей в себя крупные общественные функции района.

Здесь разместились парки, спортивные и культурно-развлекательные сооружения. На пересечении осей образовался центр, где был построен Дворец Культуры. Жилые массивы разграничили проспектами, перпендикулярно или по диагонали, и разбили на «квадраты». В результате, образовались структурно планировочные элементы (СПЭ) – укрупненные жилые кварталы.

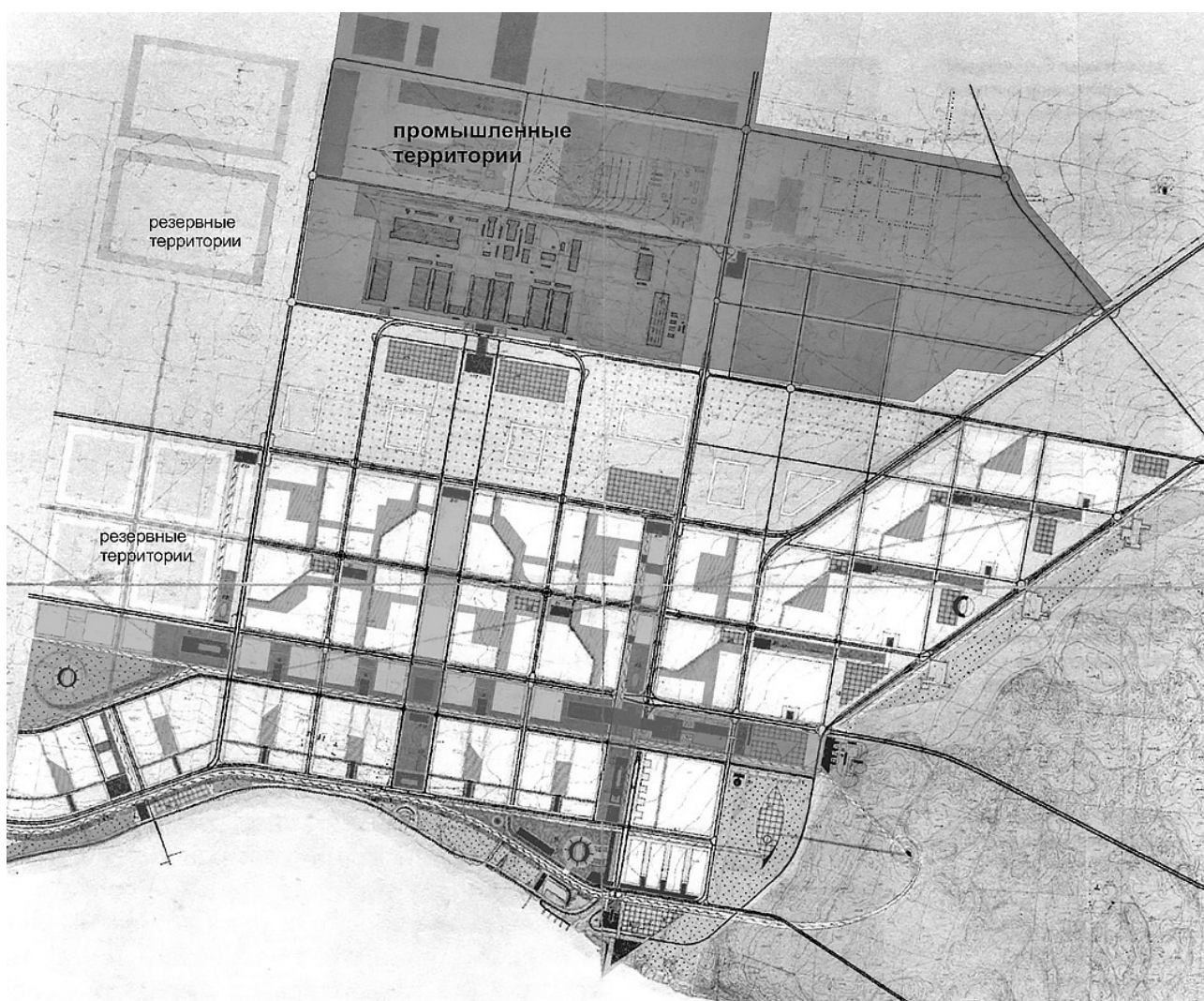


Рис. 5. Генеральный план Автозаводского района 1967 г.

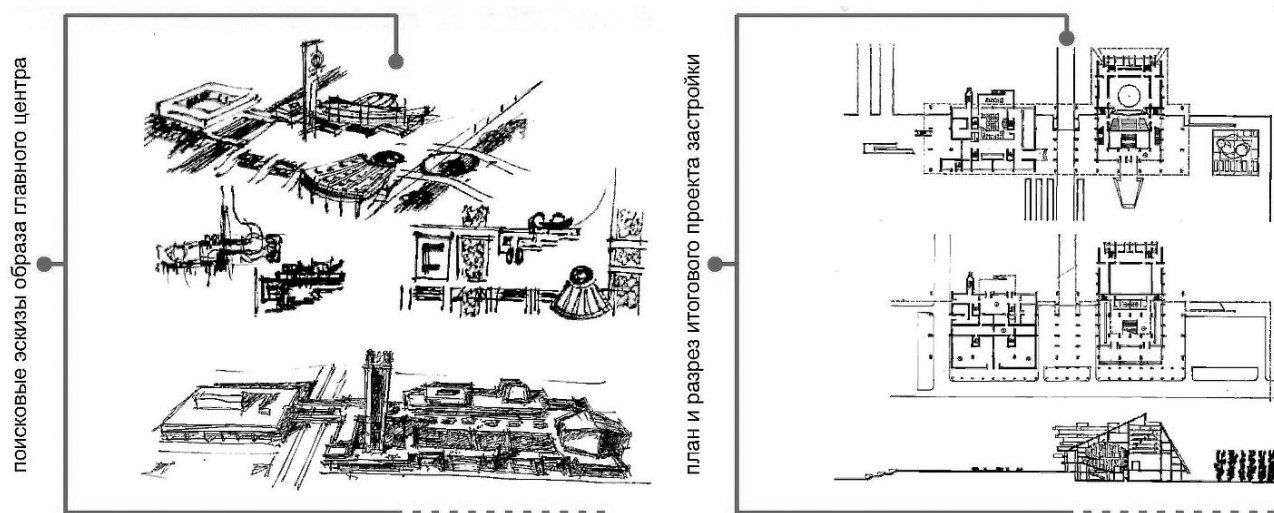
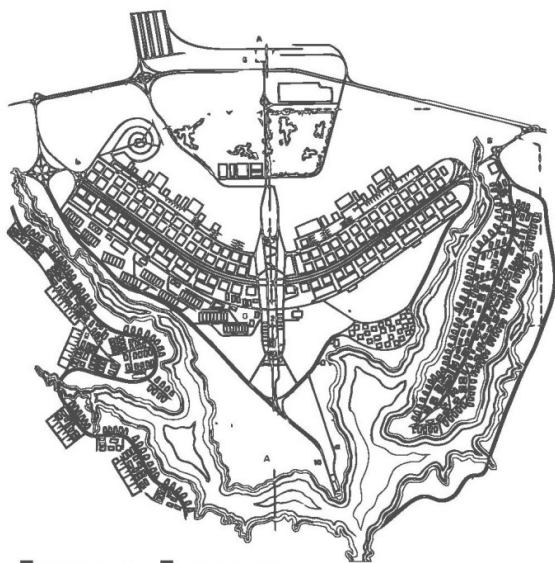


Рис. 6. Эскизы застройки центра Автозаводского района Тольятти 1967 г.

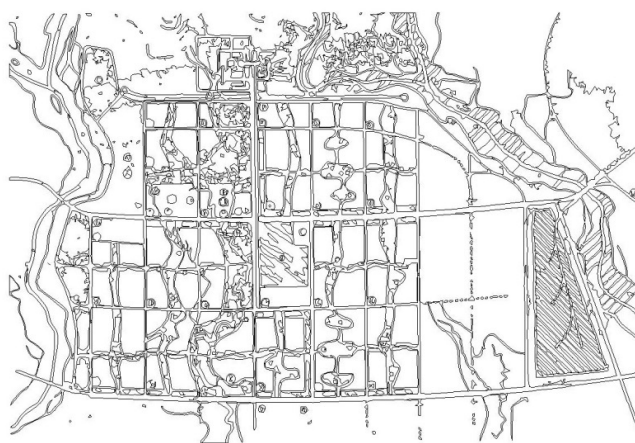
В концепции застройки района была предусмотрена ступенчатая система центров. Каждый планировочный квартал был обеспечен своим подцентром, включающим объекты и функции ежедневного пользования (магазины, службы быта, детские сады, школы, больницы). Размеры СПЭ в новом районе продумывались таким образом, чтобы сбалансировать пешие прогулки и целевое использование автомобиля.

В проекте архитекторы не стремились замыкать город стеной закрытых уличных фасадов. Линии зданий прерывались, предпочтение отдавалось гибким очертаниям, внутри кварталов по диагонали прокладывались бульвары. Основная проектная

концепция Рубаненко заключалась в «создании союза монументальной строгости всего ансамбля и гибкости в размещении и перемещении городских строений», отвергая замкнутое пространство [2]. План Бориса Рубаненко предусматривал создание второй оси эспланады (идущей с севера на юг) в новой части Автозаводского района. Эта ось также была бы отдана под общественные функции. Строительство новых кварталов предполагалось в западной части района. По проекту Автозаводский район должен был территориально расширяться за счет пригородных территорий поселков Приморский и Подстепки. Но планы по освоению этих участков оставались не осуществленными еще долгое время.



г. Бразилиа, Бразилия
архитекторы Люцио Коста и Оскар Нимейер



г. Чандигарх, Индия
архитектор Ле Корбюзье

Рис. 7. Концептуальные аналоги генплана Автозаводского района Тольятти

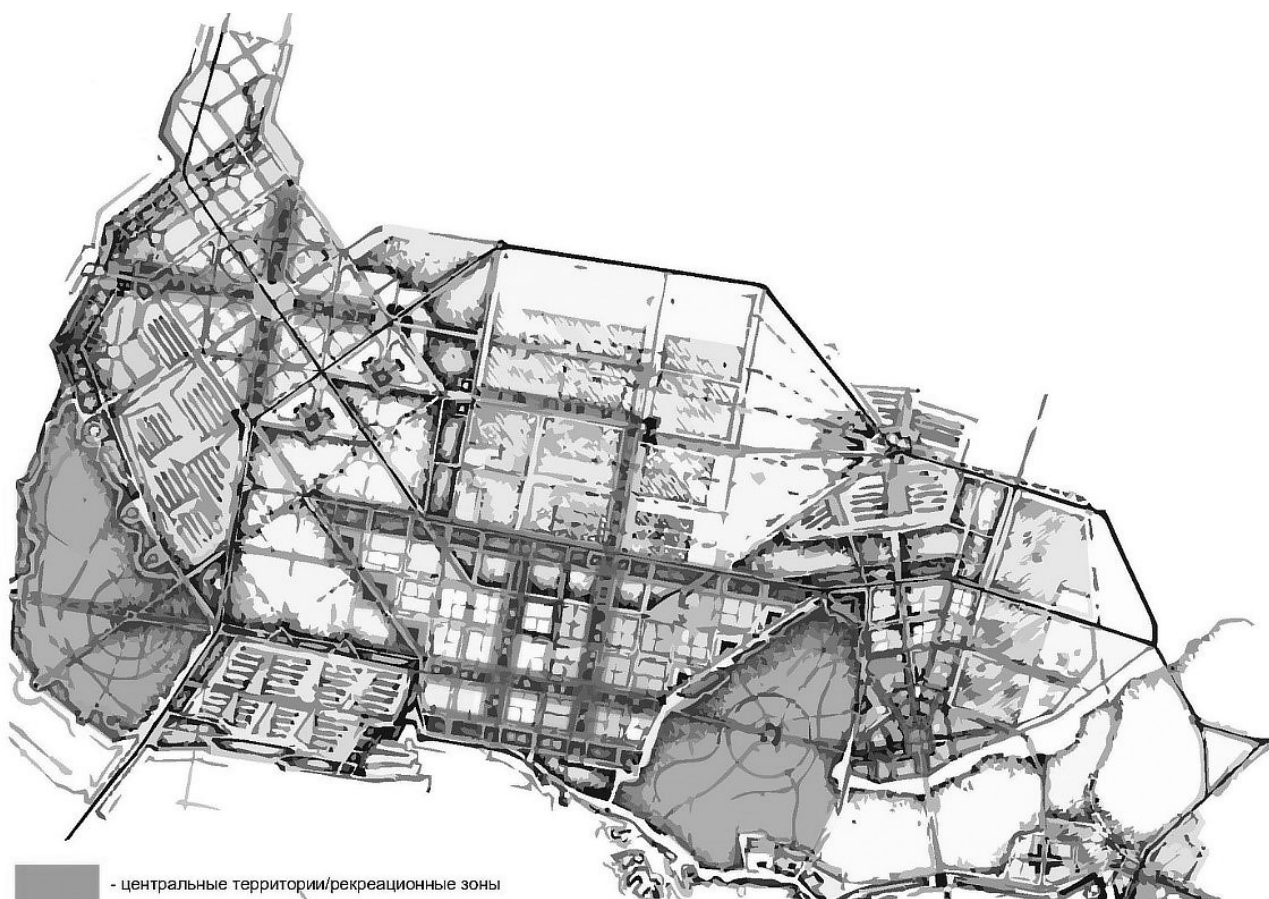


Рис. 8. Схема генплана Тольятти 1970 г.



Рис. 9. Схема генплана Тольятти 1992 г.

Нельзя не отметить, что на планировочную структуру Автозаводского района Тольятти оказали свое влияние проекты Ле Корбюзье в Сен-Дье во Франции и Чандигарха в Индии, а также проекты Лючио Коста и Оскара Нимейера в Бразилии (новая столица – город Бразилиа) (рис. 7) [5–9]. Как пишет Ф. Белла в своей книге «Тольятти. Рождение нового города»: «Тень этих современных архитектурных сооружений постоянно присутствует в облике Тольятти, который был построен с учетом зарубежного опыта как манифест градостроительного мастерства СССР» [2].

После генерального плана, разработанного командой Б. Рубаненко, градостроителями в 1970 г. была предложена новая концепция генерального плана Тольятти (рис. 8). Предлагалось зеркальное отражение всей территории Автозаводского района в северо-западном направлении. Тем самым территориальное развитие района продолжилось бы за счет пригородных территорий, расположенных за Московским шоссе. Этот вариант стал своего рода продолжением градостроительной концепции Рубаненко, который планировал строить новые кварталы района в этом направлении [10].

Проект 1970 г. предусматривал создание еще одного планировочного района, который

предполагалось разместить к западу от промышленных территорий и к северо-западу от жилых кварталов Автозаводского района. Таким образом, площадь центральных территорий Автозаводского района увеличивалась в два раза. Добавлялась еще одна зона лесного массива (между Автозаводским районом и новым районом города), а к системе центров всего города присоединялся общественный центр нового района. Связь нового общественного центра с другими центрами города планировалось осуществлять посредством автомагистралей. Данная концепция генерального плана не была реализована.

Следующий генеральный план Тольятти был представлен в 1992 г. (рис. 9). В нём, как и в предыдущих вариантах, развитие территории Автозаводского района осуществлялось в западном направлении. Было запланировано увеличение площади центральных территорий Автозаводского района за счет создания дополнительного участка (узла) общественного центра в зоне новой застройки [11]. Добавлен участок общественного городского центра на стыке Автозаводского и Центрального районов. Также предполагалось воссоздать автомобильную связь между существующими центрами Автозаводского и Центрального

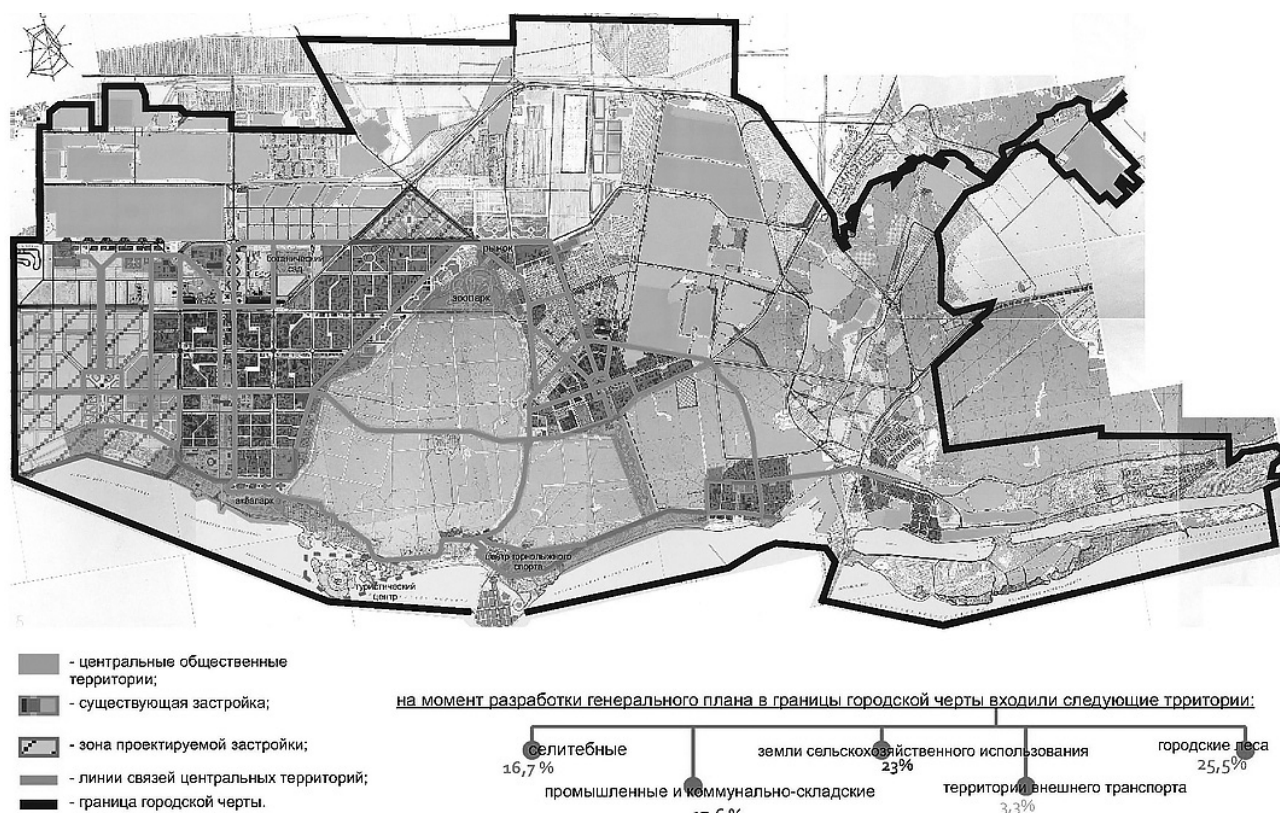


Рис. 10. Схема генплана Тольятти 2002 г.



Рис. 11. Схема генплана Тольятти 2010 г.

районов, проходящую сквозь лесной массив. Данная автомагистраль была впервые спроектирована в генплане 1953 г. и сохранялась во всех вариантах генеральных планов города, но так и не была реализована.

Еще один генеральный план был разработан с учетом перспектив устойчивого развития Тольятти до 2015 г. План был представлен в 2002 г. Из материалов, размещенных на сайте мэрии города Тольятти [12], следует, что на момент разработки нового генерального плана территория города составляла 31479 га. В границы городской черты входили следующие территории: селитебные, промышленные и коммунально-складские зоны, территории внешнего транспорта, городские леса, земли сельскохозяйственного использования (в их состав входят: два сельскохозяйственных предприятия, садово-дачные товарищества и прочие территории – пустыри, овраги, нарушенные территории и т.д.) (рис. 10).

Территориальное развитие города на перспективу планировалось в пределах городской черты. Осуществление намеченных проектом генерального плана города объемов городского строительства требовало освоения значительных внутригородских территорий, а также перераспределения существующих территорий по их функциональному назначению и повышения эффективности их использования. Планировалось проектирование объектов общественного

назначения: аквапарк, центра горнолыжного спорта, зоопарка, ботанического сада, туристического центра.

Были внесены коррективы относительно функционального зонирования территорий новой застройки Автозаводского района. Подробнее проработана центральная зона новых кварталов, которая отличалась от задуманной командой Рубаненко в плане 1967 г. Теперь дополнительной оси эспланады в новой застройке не предполагалось. Вместо этого был спроектирован еще один центр, выходящий к югу на набережную района, вокруг которого располагались кварталы капитальной многоэтажной жилой застройки. Были внесены изменения в планировку крайних кварталов северо-восточной части района. Добавлено благоустройство большой рекреационной территории между Автозаводским и Центральным районами.

В новом генеральном плане предусматривалось и благоустройство всей прибрежной территории города. В планах, представленных ранее, выход к Волге был у всех районов города, но городские набережные располагались лишь в Автозаводском и Комсомольском районах. Центральный район отделен от акватории водохранилища обширным лесным массивом, но в планах всегда закладывались участки улично-дорожной сети, соединяющие район с береговой линией. В генплане 2002 г. данная ось превращалась в подобие городского парка, идущего от центра, района с севера на юг, к воде.

Последний генеральный план Тольятти был представлен в 2010 г. В нём развитие города предусматривалось как за счет собственных территорий (увеличение площади Автозаводского района в западном направлении), так и за счет образования новых районов индивидуальной малоэтажной застройки на базе развития сел, прилегающих к городу (рис. 11). Путем включения в состав города территорий, используемых для сельскохозяйственных целей. Однако увеличение территорий Автозаводского района в западном направлении предполагалось лишь на два квартала. Заметен прирост селитебных территорий в Центральном районе, за счет застройки кварталов в северо-западной части, на границе города со Ставропольским районом. В связи со строительством одного из крупнейших в стране промышленных технопарков «Жигулевская долина» и Особой экономической зоны (ОЭЗ «Тольятти») большое развитие получают промышленные территории Автозаводского района.

Исходя из всех рассмотренных генеральных планов можно сделать вывод, что в документах территориального планирования предлагалось три варианта развития города:

1. Развитие города вдоль побережья Куйбышевского водохранилища за счет расширения Автозаводского района в западном направлении.

2. Город развивается за счет более интенсивного использования собственных территорий в пределах городской черты.

3. Город развивается как за счет собственных территорий, так и за счет образования новых районов индивидуальной малоэтажной застройки на базе развития территорий, прилегающих к городу.

Очевидно, что все три варианта базируются на проектных решениях, разработанных в разные годы для обособленных, малосвязанных друг с другом трех районов города. За всю историю Тольятти его планировочная структура так и осталась расчлененной. Три планировочных района больше похожи на три отдельных города со слабыми транспортными, функциональными и социальными связями между ними. На сегодня внешняя структурно-планировочная реорганизация ограничена экстенсивным экономическим развитием Тольятти, а направления и этапы внутренней структурно-планировочной реорганизации города научно

не обоснованы и не смоделированы на перспективу. Поэтому внутригородские и внутрирайонные реконструктивные градостроительные мероприятия носят случайный, стихийный характер.

На сегодняшний день идет разработка нового генерального плана города, материалы которого частично стали появляться на сайте Тольяттинской мэрии в феврале 2016 г. Уже на первых этапах работы над планом была предложена новая концепция пространственного развития города, рассчитанная на три этапа реализации (расчетный срок до 2037 г.). Она легла в основу разработки проекта будущего генерального плана города.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Баранов Н.Н. Силуэт города. / Л.: Стройиздат. Ленингр. от-ние, 1980. 184 с.: ил.
2. Белла Ф. Тольятти. Рождение нового города. Екатеринбург: Изд-во TATLIN, 2014. 144 с.: ил.
3. Бочаров Ю.П., Кудрявцев О.К. Планировочная структура современного города. М.: Стройиздат, 1972. – 160 с.: ил.
4. Бутягин В.А. Планировка и благоустройство городов / М.: Стройиздат, 1974. 381 с.: ил.
5. Веретенников Д.Б. Понятие планировочной структуры города. Структурные компоненты и их планировочное воплощение // Градостроительство и архитектура. 2014. № 3(16). С. 6-10. DOI: 10.17673/Vestnik.2014.03.1.
6. Веретенников Д.Б. Преобразование планировочной структуры города на основе его генезиса. Saarbrücken: LAP LAMBERT Academic Publishing, 2015. 288 с.: ил.
7. Веретенников Д.Б., Маслова А.Е. Художественно-композиционные аспекты формирования центральных территорий города Тольятти // Градостроительство и архитектура. 2016. № 3 (23). С. 104-109. DOI: 10.17673/Vestnik.2016.02.19.
8. Овсянников В.А. Тольятти / Изд-во фонда «Развитие через образование». Тольятти, 1996. 364 с.: ил.
9. Посохин М.В. Город для человека. М.: Прогресс, 1980. 219 с.: ил.
10. Рубаненко Б.Р. Новый Тольятти. М.: Строительство, 1971.2012. 32 с.
11. Солодилов М.В. Формирование системы достопримечательных мест на базе историко-архитектурного наследия г. Тольятти // Градостроительство и архитектура. 2012. 2. С. 30-36
12. <http://www.tgl.ru/> - электронный ресурс мэрии г. Тольятти. (дата обращения 12.05.2016).

Для ссылок: Веретенников Д.Б., Маслова А.Е. Сравнительный анализ генеральных планов Тольятти с 1953 по 2016 гг. // Innovative project. 2016. Т.1, №3. С. 18-26. DOI: 10.17673/IP.2016.1.03.3

For references: Veretennikov D.B., Maslova A.E. Comparative analysis of Togliatti master plans from 1953 to 2016 // Innovative project. 2016. Vol.1, №3. P. 18-26. DOI: 10.17673/IP.2016.1.03.3