

**Е.А. ТЕМНИКОВА****АРХИТЕКТУРНО-КОМПОЗИЦИОННЫЕ ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДА КУЙБЫШЕВА ПО ГЕНЕРАЛЬНОМУ ПЛАНУ 1949 ГОДА**

ARCHITECTURE AND COMPOSITION PRINCIPLES OF KUIBYSHEV DEVELOPMENT ACCORDING TO GENERAL PLAN OF 1949

Представлена концепция развития генерального плана города Куйбышева 1949 года в связи с принятием закона о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг. Рассматривается необходимость ускоренной разработки генерального плана и планирования застройки города Куйбышева. Показано использование естественных природных возможностей территории, лежащих в основе идеи городского развития, и расположение жилых районов в наиболее выигрышных с точки зрения архитектуры и санитарного отношения местах. Определена существующая композиционная сетка города, которая дала возможность запроектировать по возвышенной территории параллельно реке Волге главную магистраль – улицу Ново-Садовую. Показано функциональное деление города, где главному элементу – селитьбе предоставлена наиболее выигрышная для архитектуры города территория. Определён основной принцип решения жилых кварталов, т.е. создание архитектурных ансамблей не только вне квартала, но и внутри самого квартала, сохраняя функциональность элементов в отдельности и его организацию в целом. На основании проведённого исследования сделан вывод о том, что расчёты группы проектировщиков практически полностью подтвердились.

**Ключевые слова:** генеральный план города, архитектурный каркас, городская застройка, главные городские магистрали, территориальное планирование, квартальная застройка

Необходимость перебазирувания большого количества стратегически важных промышленных предприятий в начале Великой Отечественной войны внесла существенные коррективы в градостроительную политику. После окончания Великой Отечественной войны, принимается закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг. Данный закон положил начало перемен в развитии строительства. Наступила острая необходимость в ускоренной разработке генеральных планов и планировании городской застройки. В 1949 г. создаётся общесоюзное Министерство городского строительства, в задачи которого входила разработка научно-обоснованных перспектив развития городов на ближайшее десятилетие. В этот период составлены генеральные планы

*This article details the concept of development of the General Plan of the city of Kuibyshev of 1949. The necessity of quick reaction development of city master plan is highlighted. Natural potentials of territory are in the core of urban development idea as well as residential areas location in the most «advantageous» in terms of architecture and sanitary science. The existing city composite scheme that allowed to project on an elevated area parallel to r. Volga main road - Novo-Sadovaya street is revealed. Functional division of the city is shown. The basic principle of the residential areas solution - the creation of architectural ensembles not only outside the quarter, but also inside it maintaining the functionality of all the elements – is determined.*

**Keywords:** general plan of the city, architectural framework, urban development, the city's main highway, territorial planning, quarterly construction

250 городов РСФСР, в список которых вошёл и город Куйбышев.

В 1949 г. группой специалистов (архитекторы, экономисты и инженеры) разработан вариант генерального плана с перспективой развития до 1965 г. В группу разработчиков входили А.И. Матвеев, А.Л. Каневский, И.И. Гордеев, Н.И. Болтунов, М.И. Матюнин, В.Н. Пискунов, В.П. Михеев, Б.П. Марковский [1-5]. К 1955 г. численность населения города Куйбышева прогнозировалась 700 тыс. человек. В связи с этим необходимо было увеличить объём жилой площади до 2 млн. м<sup>2</sup>. Таким образом, жилая площадь составила бы более 3,5 млн. м<sup>2</sup>. Факторами, определившими развитие города Куйбышева как крупного промышленного центра, являлись:

- крайне выгодное географическое положение, так как город располагается на мощной водной магистрали – реке Волге;

- наличие важнейших железнодорожных магистралей и выгодные транспортные условия;

- размещение предприятий металлургии (г. Орск);

- расположение города в центре второй по мощности нефтяной базы страны;

- размещение важных сельскохозяйственных районов;

- строительство Куйбышевского гидроузла;

- оборонно-стратегическое преимущество расположения города.

Все эти условия определили специализацию Куйбышева как узла металлообработки, нефтепереработки и пищевой промышленности. Строительство и ввод в эксплуатацию крупных промышленных объектов во время Великой Отечественной войны в городе Куйбышеве сформировало крупный промышленный узел. За время войны количество людей, занятых на предприятиях, многократно превысило расчётную численность, определённую генеральным планом города. После окончания войны численность людей хотя и сократилась, но всё равно превышала расчётную. На конец расчётного периода она составляла 91823 человека, а в 1946 г. – 125000 человек. Проанализировав архитектурный образ города и инженерно-экономический каркас, были определены основы планирования города, развитие которого заложено в северо-восточном направлении вдоль реки Волги. Использование естественных природных возможностей территории является основой для городского развития [6].

Новым генеральным планом города Куйбышева планировалось размещение жилых районов на наиболее выигрышных с точки зрения архитектуры территориях. Зелёный массив по склону от водораздельного плато в сторону реки Самары пересекает новые жилые районы, это обеспечивает архитектурно-визуальную увязку кварталов с декоративной зеленью. Композиционно-пространственную организацию города обеспечивает рельеф. В городскую композицию включены и водные просторы реки Волги от её слияния с рекой Самарой до городского водопровода. На момент работы над генеральным планом 1949 года город Куйбышев был разделён на 8 административных районов: Держинский, Ленинский, Кировский, Куйбышевский, Фрунзенский, Сталинский, Молотовский, Пролетарский. Данные районы остаются и на расчётный период, границы их пересматриваются в связи с новыми условиями расселения, а также предусматривается создание новых планировочных районов. Семь существующих на территории города районов

имеют численность более 100000 человек. В каждом районе предусматривается парк, спортивная база или стадион и проектируется ряд скверов. Река Волга является линейным структурно-композиционным центром города Куйбышева. Именно со стороны Волги новым генпланом 1949 г. предусматривался главный городской фасад протяжённостью от слияния рек Волги и Самары до городского водопровода [7]. Существующая композиционная сетка города дала возможность запроектировать по возвышенной территории параллельно реке Волге главную магистраль – улицу Ново-Садовую. Ширина улицы в 50 м даёт возможность размещения акцентов в виде архитектурно-насыщенной застройки повышенной этажности. Улица Ново-Садовая, как архитектурная диагональная магистраль, связывает существующую часть города с вновь запроектированной по кратчайшему расстоянию. Продолжением в старой части города архитектурной оси улицы Ново-Садовой является улица Самарская. Парадные выходы к реке Волге, исходя из концепции генерального плана 1949 г., проектируются перпендикулярно главной архитектурной оси – от Самарской площади по улице Ярмарочной, улице Полевой, вдоль центрального парка культуры и отдыха, по 11-й линии от центра Кировского района и по Кировскому шоссе. Вдоль склона к Безьянскому плато по рельефу необходимо было проложить магистраль с односторонней застройкой и зеленью по склону, связывающую Чёрновский парк с Загородным лесопарком. Кроме основных архитектурных магистралей генеральным планом предусматривались магистрали транспортные [8].

Улицы Льва Толстого и Красноармейская связывают порт с железнодорожным вокзалом. Генеральный план 1949 г. акцентировал данные улицы, так как это так называемые экваториальные оси. Архитектурные магистрали легли в основу композиционного размещения основных центров города. На главной архитектурной оси – на набережной реки Волги размещён основной композиционный административно-культурный центр. Главный центр города располагается вдоль реки и включает в себя 4 существующие площади: площадь имени Чапаева, площадь имени Куйбышева, Самарскую площадь и площадь Сельского хозяйства. В соответствии с новым генеральным планом 1949 г. необходимо было провести реконструкцию данных площадей. В исторической части города улицы имеют ширину 25-27 м, в новой части магистральные улицы проектируются шириной 30-50 м. В одноэтажных районах с индивидуальной застройкой ширина улиц сокращается до 15 м, только отдельные магистрали с бульварными проездами проектируются шириной 70 м. Ширина основных магистралей – 50 м. Районные магистрали второго

порядка проводятся с таким расчётом, чтобы обеспечить совместно с магистралями первого порядка население микрорайонов максимальной зоной пешеходного движения не более 1 км [9].

Набережная является главным фасадом города и решается двумя основными террасами – верхней и нижней. Исключительные возможности для озеленения нижней и верхней набережных складываются в районе от электростанции до завода Киноаппаратуры. Для осуществления данного замысла генеральным планом 1949 г. предусматривался снос малоценной деревянной застройки по склонам. На участке от Хлебной площади до железнодорожного вокзала проектируется верхняя набережная с фронтом застройки на реку Самару [10].

На расчётный период, предусмотренный генеральным планом 1949 г., запроектированы следующие группы площадей:

1. Административно-общественные:

- а) главная площадь;
- б) районные площади административно-общественных центров, размещённые на пересечении основных магистралей с районными.

Такое расположение площадей удовлетворяет функциональным требованиям нового генерального плана, организует пространство, а также является площадкой для проведения демонстраций, праздников и торжеств. Размещение площадей соответствует задачам архитектурно-пространственной организации города, связывая жилые районы и открывая перспективу на самые выигрышные, в плане архитектуры, здания.

2. Транспортные площади:

- а) перед вокзалами;
- б) на пересечении магистралей;
- в) при въездах на путепроводы;
- г) перед центральным стадионом.

3. Архитектурные площади, открывающие перспективу на наиболее эффектные участки (водные пространства, зелёные насаждения, здания и т.д.).

Для формирования силуэта с Волги и акцентирования архитектурных узлов принятым в 1949 г. генеральным планом намечается застройка площадей, расположенных на возвышенных точках, зданиями повышенной этажности с вертикальными ориентирами. Самарская площадь открыта на Волгу своей длинной стороной во всю ширину проектируемого здания Дома Советов. Размер площади 250x150 м. Основной композиционный акцент – Здание Дома Советов, замыкающее перспективу парковой магистрали. Композицию главного центра составляют четыре площади: площадь имени Чапаева, площадь имени Куйбышева, Самарская площадь и площадь Сельского Хозяйства, они связаны между собой главной архитектурной магистралью – улицами

Самарской – Ново-Садовой и частью улицы Рабочей. Второй по значению является Площадь Кировского района (ныне Площадь имени Мочалова). Небольшие, симметрично расположенные скверы дополняют основную площадь, где композиционной доминантой является Дворец Культуры. Площадь научного центра играет значительную роль в архитектуре города. Остальные площади имеют районное значение и идентичны по своему назначению [11-13].

Принцип создания архитектурных ансамблей, созданных не только вне квартала, но и внутри самого квартала, сохраняя функциональность элементов в отдельности и его организацию в целом, является основным принципом решения жилых кварталов. Многоэтажная застройка проектируется по магистралям, с применением метода замкнутых и коротких перспектив. Здания межквартального обслуживания (школы) и внутриквартального (детские сады) генеральный план 1949 г. регламентировал располагать на самостоятельных участках, отступая от красной линии. Зелёные насаждения – проектировать крупными участками и размещать в них физкультурные и детские площадки, а также зоны отдыха. В новых районах селитбы запроектированы размеры кварталов площадью 6-8 га, с линейными размерами 250-300 м [14, 15].

**Вывод.** Генеральный план города Самары, принятый в 1949 г., имеет архитектурный скелет, который охватывает основные узлы районов и связывает их в архитектурное целое. На данной основе строится вся остальная сетка улиц. Магистральная сетка и жилые улицы строятся в соответствии с принятым композиционным решением архитектурного скелета города и размерами городских кварталов. Ширина магистралей и жилых улиц, заложенная в разработанном генеральном плане 1949 г., соответствует градостроительным нормам. Расчёты проектировщиков полностью подтвердились. Территориальное планирование города развивалось в северо-восточном направлении вдоль нынешнего проспекта Карла Маркса. Размещение жилого фонда связано с промышленными зонами. Три луча легли в систему главных магистралей, которые составили транспортную основу города: Новосызранская, ныне проспект имени Карла Маркса; Семейкинское шоссе, ныне Московское шоссе; Черновская магистраль, ныне проспект имени Ю. Гагарина. Транзитное движение вынесено за пределы жилых районов на обводную магистраль. Была доказана необходимость строительства моста через реку Самару, взамен плашкоутного, для связи селитебной территории и промышленной зоны в районе станции Кряж и для оперативной связи с городом Чапаевском [16]. Генеральным планом 1949 г. была

выявлена возможность организации постоянного судоходства на реке Самаре и строительства нового порта, а также необходимость реконструкции деревянного речного порта и для строительства капитального. Гипроречтранспорту было поручено проектирование нового речного вокзала с гостиницей, рестораном и причалами.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Самогоров В.А., Сысоева Е.А., Чёрная Ю.Д. Деревянная и каменно-деревянная архитектура Самары конца XIX – начала XX века / СГАСУ. Самара, 2011. 400 с.
2. Синельник А.К., Самогоров В.А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х – начала 1940-х годов / СГАСУ. Самара, 2010. 478 с.
3. Самогоров В.А., Бальзанникова Е.М. Предприятия по производству строительных материалов в Самарском крае в конце XIX – начале XX века // Вестник Волжского регионального отделения Российской академии архитектуры и строительных наук. 2013. № 16. С. 122–126.
4. Рыбачева О.С., Пастушенко В.Л. «Самарский двор» как пространственная модель обучения в архитектурном // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й Всероссийской научно-технической конференции по итогам НИР / под ред. М.И. Бальзанникова, Н.Г. Чумаченко; СГАСУ. Самара, 2014. С. 406–408. (дата обращения: 16.03.2016).
5. Самогоров В.А., Рыбачева О.С. Реконструкция исторической части Самары с учетом сложившихся границ участков землепользования (дворовых пространств) // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. 2013. № 31-1 (50). С. 300–304.
6. Самогоров В.А., Рыбачева О.С. Методика выявления особенностей архитектурного облика «Самарских дворов» // Вестник Волжского регионального отделения Российской академии архитектуры и строительных наук. 2013. № 16. С. 90–93.
7. Абакумова А.В. Особенности современной градостроительной ситуации промышленных территорий г.о. Самара // Градостроительство и архитектура. 2012. № 4. С. 6–10. DOI: 10.17673/Vestnik.2012.04.1.
8. Раджабов Р.И., Самогоров В.А. Проблема реконструкции жилых районов периода 40-50-х годов // Градостроительство и архитектура. 2012. № 4. С. 53–56. DOI: 10.17673/Vestnik.2012.04.10.
9. Самогоров В.А., Рыбачева О.С. Реконструкция исторической части Самары с учетом сложившихся границ участков землепользования (дворовых пространств) // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Серия: Строительство и архитектура. 2013. № 31-1 (50). С. 300–304.
10. Темникова Е.А. Программа развития застроенных территорий // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Архитектура и дизайн: сборник статей / под ред. М.И. Бальзанникова, К.С. Галицкова, Е.А. Ахмедовой; СГАСУ. Самара, 2015. С. 385–390.
11. Вавилонская Т.В. Стратегия обновления архитектурно-исторической среды / СГАСУ. Самара, 2008. 368 с.
12. Веретенников Д.Б. Состояние проблемы градостроительной преемственности в России // Градостроительство и архитектура. 2014. № 1(14). С. 31–35. DOI: 10.17673/Vestnik.2014.01.5.
13. Гниломедов А.С. Эволюция плотности и функциональной насыщенности городской среды на примере центральной планировочной зоны города Самары // Градостроительство и архитектура. 2014. № 2(15). С. 16–20. DOI: 10.17673/Vestnik.2014.02.3.
14. Гниломедов А.С. Преобразование территорий массовой индустриальной жилой застройки в постсоветский период развития города Самары // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции / СГАСУ. Самара, 2014. С. 336–338 (дата обращения: 16.03.2016).
15. Ребайн Т.Я., Васильчикова С.Ф., Корякин Ю.М. Самара в зеркале урбанистики: монография / под ред. Т.Я. Ребайн; СГАСУ. Самара, 2004. 248 с.
16. Веретенников Д.Б. Генезис компонентов планировочной структуры Самары с 1586 до 90-х годов XX века // Градостроительство и архитектура. 2015. №3 (20). С. 13–21. DOI: 10.17673/Vestnik.2015.03.2.

Об авторе:

#### ТЕМНИКОВА Елена Анатольевна

доцент кафедры дизайна  
Самарский государственный технический университет  
Архитектурно-строительный институт  
443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194,  
тел. (846) 339-14-67

#### TEMNIKOVA Elena A.

Associate Professor of the Design Chair  
Samara State Technical University  
Institute of Architecture and Civil Engineering  
443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194,  
tel. (846) 339-14-67

Для цитирования: Темникова Е.А. Архитектурно-композиционные принципы развития города Куйбышева по генеральному плану 1949 года // Градостроительство и архитектура. 2017. Т. 7, № 1. С. 98–101. DOI: 10.17673/Vestnik.2017.01.17.  
For citation: Temnikova E.A. Architecture and composition principles of Kuibyshev development according to general plan of 1949 // Urban Construction and Architecture, 2017. V. 7, № 1. Pp. 98–101. DOI: 10.17673/Vestnik.2017.01.17.