

УДК 711.011

М.В. СОЛОДИЛОВаспирант кафедры градостроительства
Самарский государственный архитектурно-строительный университет**ОСОБЕННОСТИ ОСВОЕНИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ РЕЗЕРВОВ
МЕЖСЕЛЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ САМАРЫ И ТОЛЬЯТТИ***FEATURES OF DEVELOPMENT OF TOWN-PLANNING RESERVES OF INTER-SETTLEMENT TERRITORIES
OF THE CITIES OF SAMARA AND TOGLIATTI*

Отслеживаются особенности протекания агломерационных процессов в межселенных территориях Самары и Тольятти. Вследствие магнитного притяжения между двумя крупными городами происходит ускоренное развитие различных рынков и сфер деятельности, которые формируются на консолидированной основе, приносящей обоюдный положительный эффект.

Ключевые слова: город Тольятти, пространственная организация агломерации, социально-территориальная общность, транспортные изохроны.

Процесс освоения градостроительных резервов между такими крупными городами как Самара и Тольятти – интересен с точки зрения выявления особенностей и потенциала пространственной организации и взаимовлияющих процессов экономического и социально-территориального развития.

Автору представилась возможность на себе испытать ритмы и свойства маятниковой миграции между Самарой и Тольятти, на длительное время став участником трудовой миграции, а также потребителем рынка образования. Накопленные субъективные наблюдения, полученные за время миграции между двумя городами, послужили основным источником суждений на тему характера освоения межселенных территорий. В настоящее время Самаро-Тольяттинская агломерация является крупной системой группового расселения, число жителей которой насчитывает свыше двух миллионов. В процессе развития планировочная структура агломерации приняла вид концентрической полосы чередующихся населенных мест, отделенных друг от друга массивами зеленых насаждений, а также реками и заболоченными территориями. Сообщение общественного транспорта между двумя городами обеспечивают семь автовокзалов (четыре в Тольятти и три в Самаре) и одна железнодорожная ветвь пригородной электрички. В статье «От города к агломерации» профессор Г.А. Малоян подчеркивает, что в отличие от расселенческих систем других террито-

In the article the tracked features of the agglomeration processes in the inter-settlement territories of the cities of Samara and Togliatti. Due to the magnetic attraction between the two major cities is the accelerated development of the various markets and spheres of activity, which are formed on a consolidated basis, generating a positive effect.

Key words: Togliatti city, the spatial organization of the agglomeration, socio-territorial community, transport isochrones.

риальных уровней — районных, областных, региональных, где приоритетной может быть роль производственных, хозяйственных, инфраструктурных, административно-управленческих связей, агломерация прежде всего социально-функционально целостное пространство, внутри которого устанавливаются каждодневно повторяющиеся связи, подчиненные регулярным циклам жизнедеятельности проживающего в его пределах населения [1]. Общепринятая величина затрат времени на каждодневную транспортную доступность внутри агломерации — 1,5-2 часа, если этот критерий выдерживается, то есть все предпосылки для формирования функционально устойчивой социально-территориальной общности.

Автор предпринял попытку графического построения транспортно-временного графика на пути следования автобуса по пригородному маршруту Самара-Тольятти.

Были построены два графика по маршруту из областной столицы в соседний Тольятти и один в обратную сторону. Стоит учитывать сезонные особенности проведенного эксперимента, в зимний период дорогу осложняют погодные условия, что заметно увеличивает затраты времени. Также сказываются особенности загруженности дороги в будний и выходной день. По будням значительное время занимает выезд из города на межгородскую трассу. От железнодорожного вокзала до субъективных границ города дорога может занимать от 40 до 80 мин, это

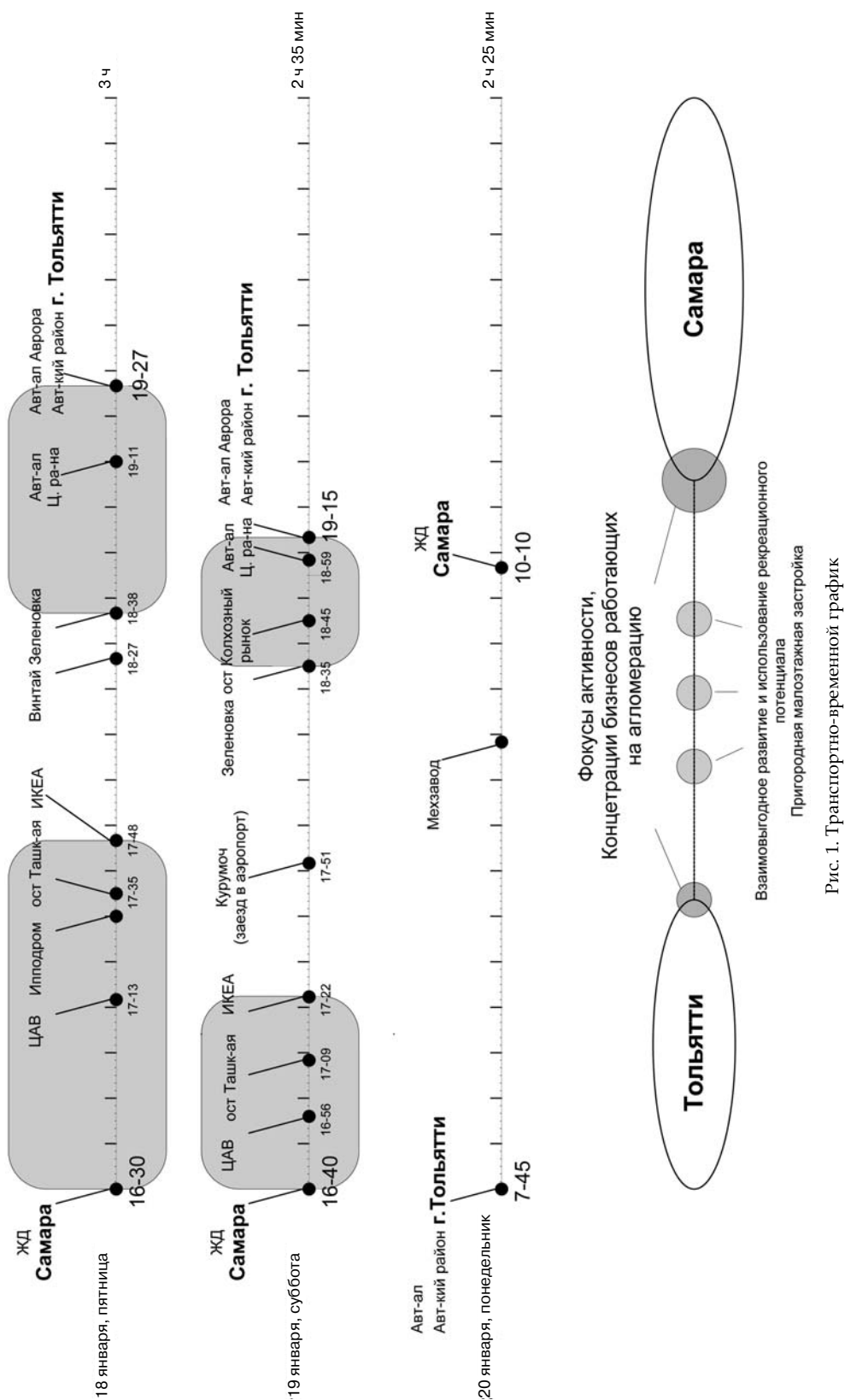


Рис. 1. Транспортно-временной график

заметно осложняет каждодневную транспортную доступность. Между Самарой и Тольятти преобладает скорее еженедельная миграция, к примеру, большое количество студентов в будние дни обучаются в Самаре, приезжая на выходные в Тольятти. Говорить о каждодневной миграции не приходится из-за чрезмерных временных затрат.

Кроме транспортно-временных особенностей, следует описать ряд наблюдений, накопленных за длительное время. Отмечается, что градостроительное освоение на территории между Самарой и Тольятти идет вдоль основных транспортных артерий — трассы М5 и так называемой «старой дороги», которые соединяются в районе с. Курумоч, степень освоенности неравномерна. Отрезок «старой дороги», который обладает большим рекреационным потенциалом, имеет более освоенный характер, отмечаются многочисленные сезонные дачные массивы, турбазы и пригородная малоэтажная застройка. На трассе М5 отмечается появление объектов и скоплений бизнесов, работающих на взаимовыгодных условиях между соседними городами.

Агломерационные процессы можно отследить в логике размещения крупных торговых и общественных центров. Возрастающая сила притяжения двух городов все больше влияет на формирование и укрепление экономических, культурных и социальных связей. Такая модель взаимодействия существовала не всегда. Исторические поселения Ставрополь (Тольятти) и Самара в иные времена имели мало общего, чему способствовали: изменчивые очертания границ губерний и уездов, особенности географического расположения, исторически сложившиеся пути сообщения и торговли (Симбирский тракт), несопоставимость количества проживающего населения (рис. 4). Из книги «Путешествия по различным провинциям Российского государства», одного из первых исследователей центральных губерний П.С. Палласа, можно найти любопытное описание Ставрополя и его окрестностей: «Город Ставрополь имеет приятное положение, с сухопутной стороны сие место окружено приятным сосняком и березняком оброслыми увалами; на такой случай проложена отсюда дорога к реке Соку по холмистой и смещенным сосновым лесом оброслой земле мимо мордовских и российских деревень Узюково, Пискалы, Бинарадка и Курумоч до большой деревни Царевщина» [4]. Можно утверждать, что до середины XIX в. Ставрополь имел больше торговых и транспортных связей с Мелекесом и Симбирском. В XX в. слабое экономическое развитие

Ставрополя стало причиной лишения его в 1924 г. статуса города, который ему был возвращен в 1946 г.

Промышленность в областях, входивших в Средне-Волжский край конца 20-х гг., отличалась слабой концентрацией. Все изменилось в 30-е, когда заговорили об огромном гидроэнергетическом потенциале Куйбышевской области, с ее запасами нефти и газа. Кардинально ситуацию изменило решение о строительстве Куйбышевского гидроузла, принятое в 1950 г. [2]. В город стали прибывать строители, материалы, техника, для чего потребовалось ускоренное строительство дорог. В 1951 г. по левому берегу Волги протянули железнодорожную ветку до г. Куйбышева.

Очевидно, что активизатором агломерационных процессов послужил мощный индустриальный подъем и переориентация промышленного развития г. Куйбышева начиная с конца 30-х и новое развитие Ставрополя с середины 50-х, где в обоих случаях мы можем наблюдать гиперболический рост количества населения (рис. 4). Стоит говорить о стратегических предпосылках и волевых решениях, которые способствовали прорыву в развитии, росте и укреплении взаимодействия городов, к ним можно отнести: выбор местоположения Куйбышевской ГЭС, выбор местоположения аэропорта в 1957 г., где была реализована логика равноудаления от Самары и Тольятти, формирование автомобильных и железнодорожных связей.

Возвратимся к вопросу влияния агломерационных процессов в логике размещения крупных общественных, инфраструктурных и рекреационных объектов и сооружений. Исторические предпосылки подготовили почву и условия к успешному промышленному и демографическому росту городов Самары и Тольятти. С конца 90-х по направлению к Тольятти со стороны Самары отмечается усиленное освоение пригорода, что связано с благоприятными природными факторами, был построен ряд крупных торговых комплексов, а также крупнейший в области мегакомплекс «ИКЕА», который удобен и для посещения мобильными жителями Тольятти. На территории агломерации проводится ряд крупных музыкальных фестивалей (Грушинский фестиваль, Рок над Волгой, фестиваль электронной музыки ГЭС). Решение о переносе предполагаемого места строительства стадиона к чемпионату мира 2018, несомненно, сработало на укрепление агломерации и по всей видимости продиктовано логикой притяжения двух центров. Также отмечается концентрация рекреационной инфраструктуры: ресторан и

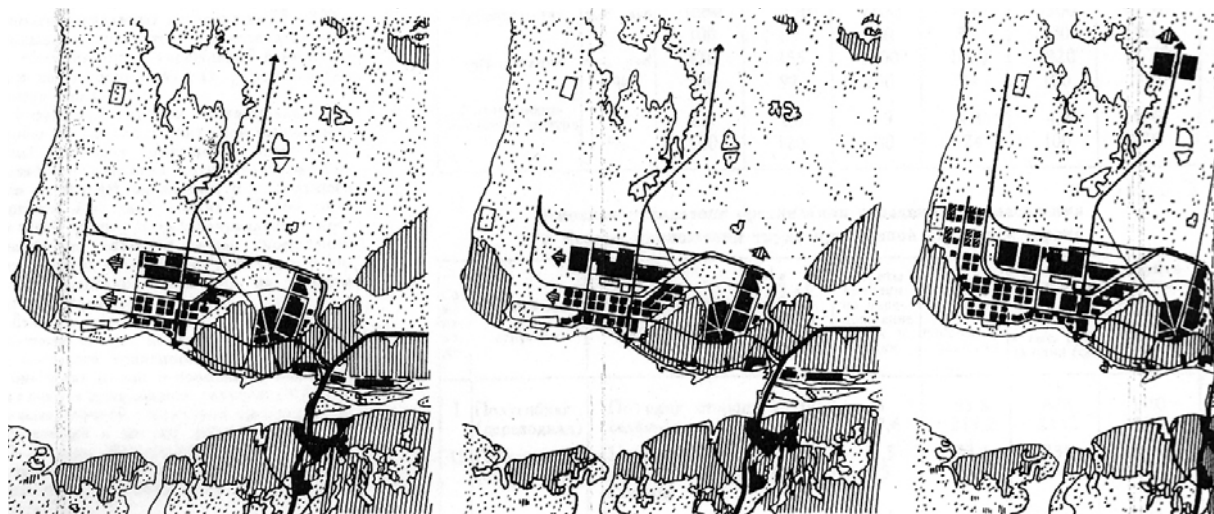


Рис. 2. Основные этапы реализации структурной схемы города [5]

охотничьи угодья «Русская Охота», платные озера с обустроенными кемпингами. На выезде из города в районе мегакомплекса «ИКЕА» отмечается интенсивное освоение сельскохозяйственных земель, на их месте появляются крупные жилые микрорайоны, а вдоль трассы – автосалоны, рестораны и придорожные гостиницы.

Со стороны Тольятти освоение «самарского направления» менее интенсивно, вероятно свою роль играет расположение химического производства, а отчасти и городского кладбища. Изначально в проект Автозаводского района города Тольятти закладывалось развитие в сторону запада и севера. Это было обусловлено расположениями промышленных предприятий и господствующими ветрами (рис. 2, 3).

Однако по направлению в сторону Самары наблюдается любопытный феномен процветания придорожных кафе и ресторанов. Так называемые загородные кафе «Восьмая миля», «Лесная сказка», «Три медведя», которые находятся на выезде из города вблизи с. Зеленовка, стали достопримечательным местом и полюбились не только тольяттинцам, но и самарским гостям.

Тольятти нередко принимает людей из соседнего города по случаю авто- и мотогонок, в ближайшем будущем заработает современный ледовый дворец, способный принимать игры высокого уровня. В случае развития агломерации оправданы крупные проекты, актуализируется вопрос событийного туризма и семейного отдыха. К примеру, Тольятти, имея огромный потенциал для проведения различных соревнований автоспорта, смотров и фестивалей и обладая имиджем автомобильной столицы

России, опытом в проведении автомобильных соревнований, городу стоит развивать именно это направление туризма.

Уже реализуется проект всероссийского центра событийного туризма и семейного отдыха «Фестивальный парк», спортивно-туристического парка семейного отдыха постоянного размещения и спортивно-музыкальной арены для проведения крупнейших международных фестивалей. Реализуется проект «Гольф и СПА-курорт Старая Бинарадка», с достаточно широким диапазоном видов оказываемых услуг и отдыха.

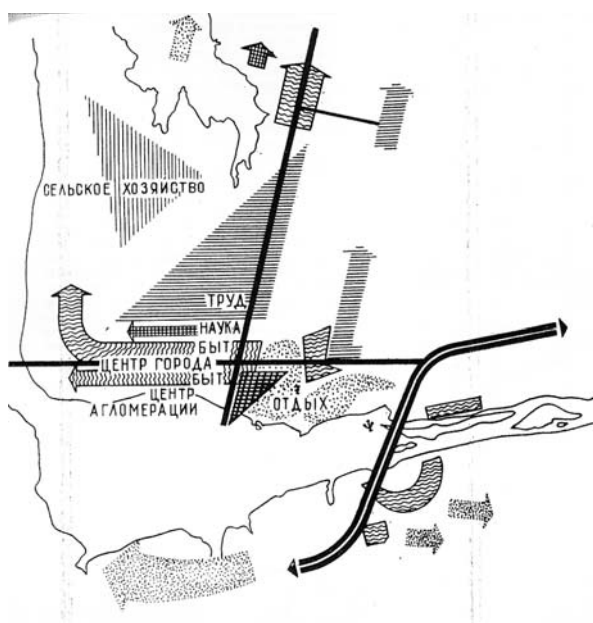


Рис. 3. Генеральная структурная схема развития Нового города [5]

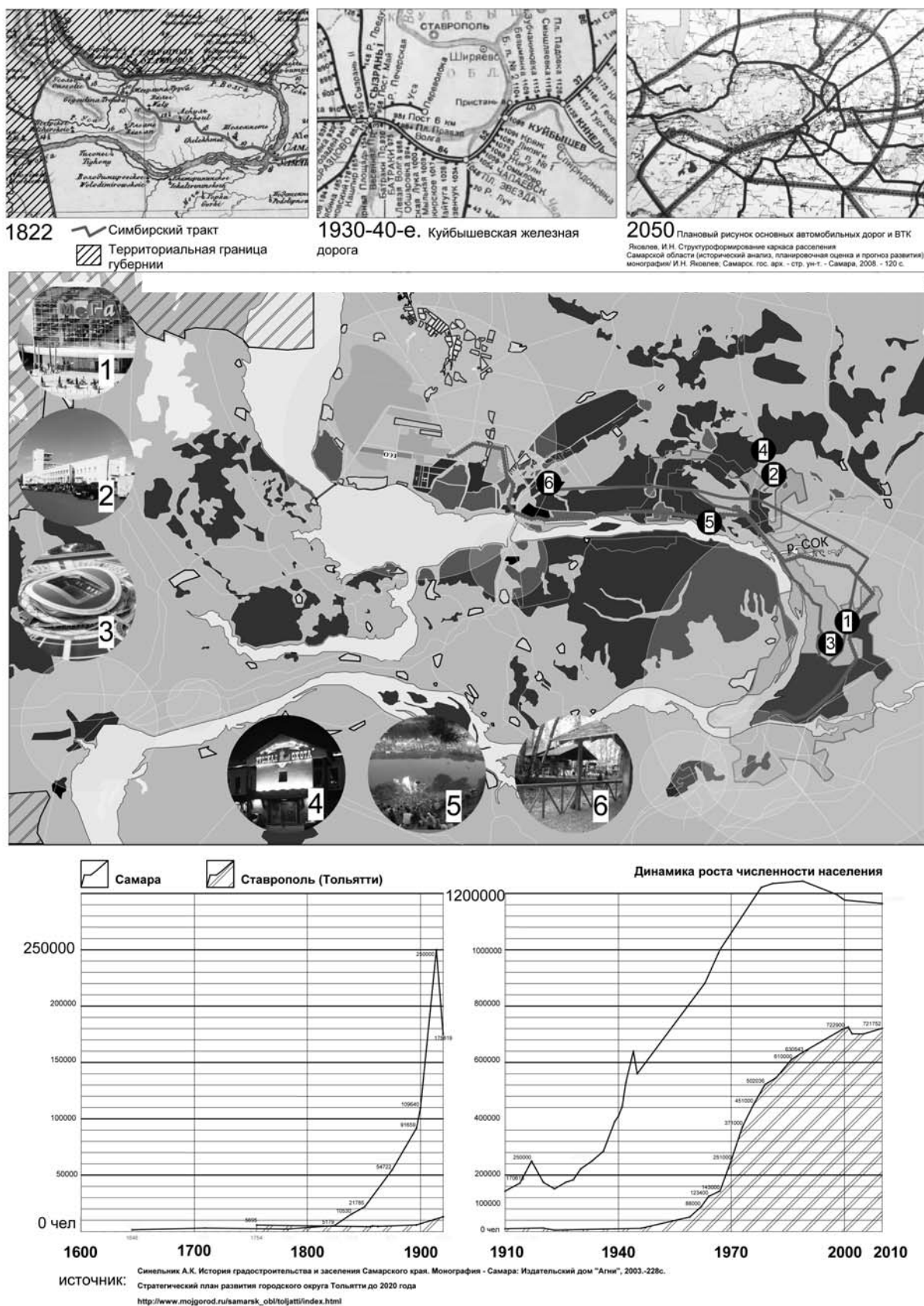


Рис. 4. Особенности освоения градостроительных резервов межселенных территорий Самары и Тольятти

Среди факторов, препятствующих агломерационным процессам, выделяется природный фактор. Можно отметить три слабо антропогенизированные зоны, относительно свободные от застройки, которые поддерживают сохранность природного комплекса Жигулей, создавая благоприятные природные «выходы» на прилегающие ландшафты, три буферные зоны связывают ландшафт Жигулей с окружающей природной средой: Новодевичья зона, зоны Курумочского бора и Екатерининский лоб [3]. На территории Мелекесско-Ставропольского ландшафтного района Низменное Заволжье) учеными выявлен и описан целый ряд ценных природно-ландшафтных объектов, таких как: Ставропольский сосняк, Матрюковские озера, Царев курган, Сосняки на дюнных песках.

Важные работы в этом направлении были выполнены А.А. Устиновой с соавторами. Так, в работе «Объекты природного наследия Самарской Луки и прилежащих территорий» (1999) наряду с интереснейшими растительными объектами Самарской Луки приводится характеристика сосновых лесов Низменного Заволжья, в частности боров, расположенных в окрестностях г. Тольятти, сел Курумоч, Новый Буян, Узюково, Задельное, Старая Бинарадка [4]. Природные экосистемы низменного Заволжья требуют охраны на уровне памятников природы, поэтому при прогнозировании развития градостроительного освоения межселенных территорий следует принимать решения, учитывая этот фактор.

Автомобильное сообщение с каждым годом становится все более затруднительным из-за транспортной ситуации в г. Самаре. Большие надежды возлагаются на скоростное железнодорожное сообщение, которое свяжет центры двух городов. За работающая в Тольятти особая экономическая зона, развивающиеся автомобильные производства, потребность в разгрузке плотины Жигулевской ГЭС должны повлечь за собой строительство моста в районе с. Климовка, а также прокладку новой обводной дороги, которая свяжет Тольятти, Самару и близлежащие поселки, обходя наиболее ценные природные комплексы, подлежащие сохранению. Население агломерации в итоге может составить 2,5 млн человек, и она по праву войдет в тройку крупнейших агломераций России.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Малоян, Г.А. От города у агломерации [Текст] / Г.А. Малоян // Academia. Архитектура и строительство. – М., 2010. – 102 с.
2. Любовный, В.Я. Самарско-Тольяттинская агломерация: история формирования и перспективы развития [Текст] / В.Я. Любовный. – М.: Экон-информ, 2011. – 169 с.
3. Смирнов, А., Яковлев, И. Вопросы формирования Самаро-Тольяттинской агломерации. Планировочный каркас над городской инфраструктурой. Дороги. Кластеры. Ландшафты [Текст] / А. Смирнов, И. Яковлев. – <http://edu.tltsu.ru/sites/site.php> [Электронный ресурс].
4. Савенко, О.В. История эколого-флористических исследований на территории мелекесско-ставропольского ландшафтного района [Текст] // Самарская Лука. – 2008. – Т. 17, № 2(24). – С. 340-366.
5. Бочаров, Ю. Планировочная структура развивающегося города [Текст] / Ю. Бочаров // Архитектура СССР. – 1968. – №7. – 340 с.

© Солодилов М.В., 2012