

УДК 711.4.01

Д.Б. ВЕРЕТЕННИКОВ**ХАРАКТЕРИСТИКА ОБЩИХ ЭТАПОВ ФОРМИРОВАНИЯ ПЛАНИРОВОЧНЫХ СТРУКТУР УЛЬЯНОВСКА, САМАРЫ, САРАТОВА, ВОЛГОГРАДА***GENERAL CHARACTERISTICS STAGES OF FORMATION OF THE PLANNING STRUCTURE ULYANOVSK, SAMARA, SARATOV, VOLGOGRAD*

Характеризуются выявленные общие этапы процесса формирования планировочных структур, которые прошли все четыре крупнейших исследуемых города Поволжья, на основе историко-генетического анализа становления и развития их структурных компонентов.

Ключевые слова: планировочная структура города, планировка города, территория, функциональные зоны, улично-дорожная сеть, система городских центров.

Историко-генетический анализ становления и развития планировочных структур [1-11] четырех крупнейших поволжских городов позволил выявить наиболее характерные этапы этого процесса, которые прошли все исследуемые города с момента их основания до конца XX в. Для всех городов характерна высокая степень преемственности развития планировочной структуры на всех этапах развития [12-16]. Перепланировка городов в конце XVIII – начале XIX в. проводилась на основе сложившейся дорегулярной планировки с большой долей ее сохраняемости: Симбирск – 49,6 %, Самара – 70 %, Саратов – 73,6 %, Царицын – 64,3 %. На всех этапах сложившаяся ранее планировочная схема оставалась главной для дальнейшего развития планировочных структур города. На основе данного исследования разработана общая теоретическая модель структуроформирования крупнейших городов Поволжья (рис. 1) [17-19].

А. Этапы территориального развития и формирования структурно-планировочных и функциональных частей***I. Количественный рост территории вокруг градообразующего ядра и очаговое размещение неселитебных функций***

Наблюдается стихийный количественный рост городской территории вдоль Волги и по направлениям внешних связей. Градообразующим ядром на этом этапе служила крепость или крупная административно-торговая площадь. Селитебные территории росли компактными зонами, на границах и внутри которых

The general stages of planning structure formation of four of the largest cities of the Volga region are revealed and characterized on the basis of historical-genetic analysis of formation and structural components development.

Key words: planning structure of the city, town planning, land, functional areas, street and road network, system of urban centers.

дисперсно размещались неселитебные функции. Планировочная организация городских территорий была в основном неупорядоченной, мелкого членения.

II. Расширение городских территорий и качественное изменение их планировочной организации. Насыщение неселитебными функциями и формирование рассредоточенных функциональных зон

В результате полной или частичной структурной реорганизации планировка города приобретает регулярный характер. Членение городских территорий увеличивается за счет укрупнения структурно-планировочных элементов (СПЭ) – кварталов. В этот период формируются территории, которые сегодня имеют площадь СПЭ – 3-6 га. Селитебные территории продолжают расширяться компактными зонами, полному слиянию которых препятствуют аномалии рельефа местности: овраги, береговые откосы, поймы малых рек – притоков Волги.

Происходит расширение неселитебных функций в результате изменения административного и экономического статуса городов. Неселитебные функции концентрируются на закрепленных за ними территориях, а затем расширяются, образуя рассредоточенные функциональные зоны. Эти зоны (главным образом торговые и транспортно-производственные) формируются по берегам Волги и ее притоков, а также тяготеют к сухопутным транспортным коммуникациям.

III. Количественный рост территории и существующих функциональных зон. Дискретное

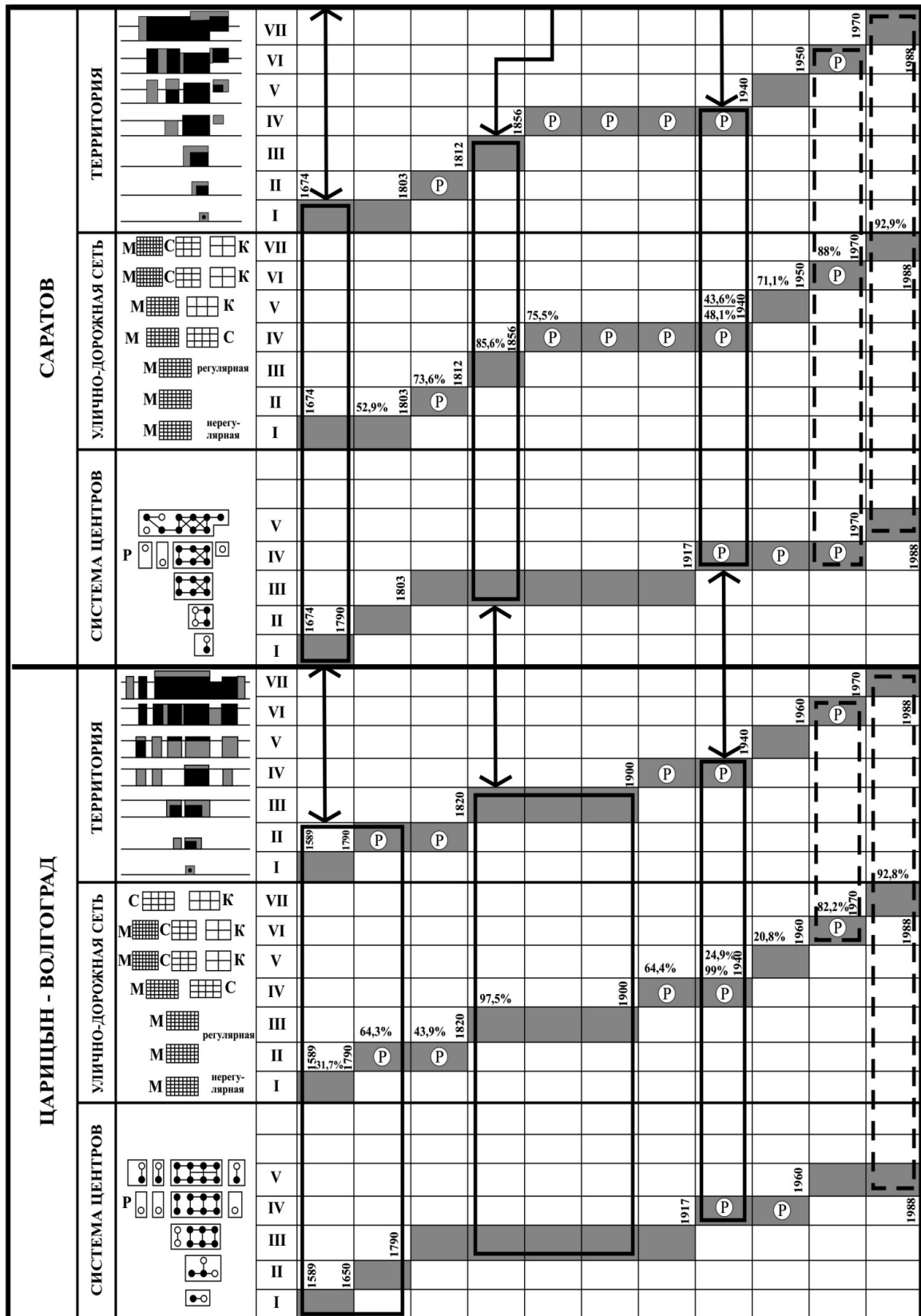


Рис. 1. Теоретическая модель структуроформирования крупнейших городов Поволжья

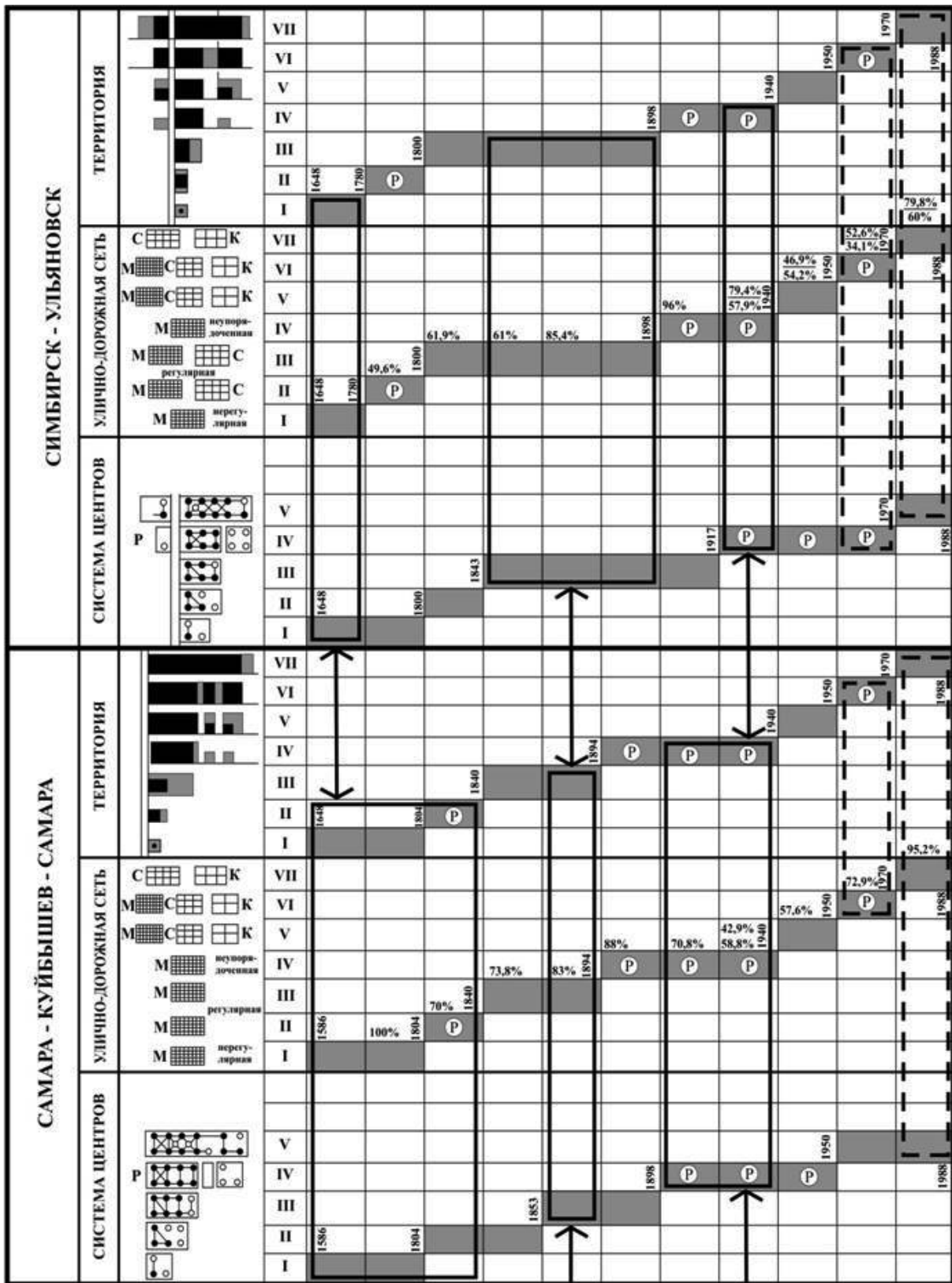


Рис. 1 (окончание)

размещение новых неселитебных функций на периферии города

Происходит механическое продвижение города на свободные территории. Участки новой планировки сохраняют принцип регулярности, заложенный на предыдущем этапе, и соподчинены сложившейся планировке. Сохраняется размерность СПЭ территорий. Город развивается компактными планировочными образованиями, сохраняя сложившееся функциональное зонирование. Происходит постепенное расширение существующих функциональных зон. Кроме того, отводятся новые территории под торговые, транспортно-производственные, коммунальные и другие функции, размещаемые рассредоточенно на периферии города на свободных землях.

IV. Отпочковывание новых структурных частей и изменение их планировочной организации. Изменение функциональной организации города

Изменение типа территориального роста на периферии и за пределами сложившейся части города происходит в процессе возникновения рабочих поселков и слобод в связи с переходом к капиталистическому способу производства (а позднее в результате социалистической индустриализации). Структуроформирующую роль приобретают железные дороги, сконцентрировавшие вдоль себя значительную часть новых промышленных и коммунально-складских территорий. Разрозненные структурно-планировочные части формируются произвольно (как правило, на территориях, имеющих до этого пригородные функции) вдоль внешних связей. Их планировка уже не продолжает сложившуюся регулярную схему. В этот период сформировались территории, имеющие сегодня площадь СПЭ – 0,3-4 га. Сложившаяся ранее планировочная структура города становится основной частью качественно новой расчлененной структуры. В результате развития существующих и формирования новых функциональных зон складывается чересполосное расположение селитебных, производственных, коммунально-складских, транспортных и других зон города. На вновь осваиваемых территориях возникает качественно новый тип функциональной организации – обособленные производственно-селитебные образования (крупные промышленные и транспортные предприятия со своими рабочими поселками).

V. Количественный скачок в приросте территорий и изменение направления территориального развития города при сохранении расчлененной планировочной структуры и характера функционального зонирования

В короткие сроки осваиваются обширные новые территории в результате развития градообразующей базы – размещения крупных промышленных предприятий (образовавших промрайоны вдоль железных дорог в удалении от основного ядра города). В непосредственной близости от формирующихся промрайонов размещаются крупные жилые массивы. Железные дороги приобретают решающую роль в структуроформировании, сориентировав направление территориального развития на себя, уведя город от Волги. Новые промышленно-селитебные районы частично сливаются с поселками, возникшими на предыдущем этапе. Планировка новых районов преимущественно прямоугольного типа, но она не соответствует ранее сложившимся планировочным схемам. На данном этапе сформировались территории с размерами СПЭ – 0,9-86,1 га. Уменьшаются территориальные разрывы между структурно-планировочными частями, что обусловило образование внутренних «пустот» (внутренних территориальных резервов). В целом сохраняется расчлененная планировочная структура города с четко выраженными периферийными промышленно-селитебными районами и чересполосицей основных городских функций.

VI. Сращивание разрозненных структурных частей с укрупнением планировочных элементов и закрепление функциональной чересполосицы

Это этап формирования компактной структуры города в целом или его основных планировочных зон. Заполняются внутренние «пустоты» и происходит сращивание разрозненных структурных частей. Участки новой планировки продолжают планировочные схемы, сложившиеся на предыдущем этапе, происходит сращивание разновременных планировочных схем с различными количественными параметрами и различных планировочных направлений, что ведет к формированию неупорядоченных смешанных планировочных схем. Размерность СПЭ в общем увеличивается, но и на этом этапе диапазон площадей СПЭ достаточно широк – 2,5-47,3 га. Функциональное зонирование, сложившееся на предыдущем этапе, сохраняется, увеличивая территории промышленных, коммунально-складских и селитебных зон. Расширение этих зон как на внутренние, так и на внешние резервные территории ведет к закреплению функциональной чересполосицы, оставшейся от предшествующих этапов развития города.

VII. Внешний рост городских территорий и начало очагового переустройства сложившихся планировочных схем, при сохранении функционального зонирования

Продолжается прирост городских территорий в периферийных районах города за счет освоения внешних резервов, возрастает дефицит резервных территорий. Компактная структура города или его основных планировочных зон, сложившаяся на предыдущем этапе, сохраняется. Значительно укрупняется размерность СПЭ новых территорий в связи с переходом к микрорайонному принципу организации селитебных территорий. На этом этапе сформированы СПЭ площадью – 5,1-183,8 га. Начинается очаговая реорганизация сложившейся планировочной структуры, пока не вызывающая ее полного преобразования, но существенно изменяющая внутреннее планировочное построение города, так как направлена на укрупнение структурно-планировочных элементов. Сохраняется функциональное зонирование, характеризующееся чересполосным расположением основных функциональных зон с выделением крупных периферийных промышленных и селитебных районов. Эти районы расширяются, не меняя общего функционального строения города.

Б. Этапы формирования улично-дорожных сетей (УДС)

I. Количественный рост и формирование элементов первоначальной дорегулярной уличной сети

Первоначальная уличная сеть формировалась в процессе стихийного количественного роста городской территории вдоль Волги с ориентацией на внешние связи, а также в процессе внутренних преобразований сети, не изменяющих нерегулярный характер планировки.

II. Нарастивание и структурное преобразование сложившейся сети

В результате полной или частичной структурной реорганизации уличная сеть приобретает регулярный характер, при этом наиболее устойчивые (неизменяемые) участки сети, сложившиеся до перепланировки, становятся частью новой планировки, предопределив основные направления ее развития. По этим направлениям продолжается количественное нарастивание уличной сети. Начало формирования участков УДС – с плотностью 8,9-8,5 и 5,2 км/км².

III. Расширение реорганизованной сети без ее качественной перестройки

Дальнейшее нарастивание уличной сети происходит при сохранении регулярной схемы и соподчиненности сложившейся планировке. Приращение сети носит количественный характер и является механическим продолжением сложившейся сети на свободные территории вдоль реки и по внешним связям.

Локальные изменения, происходящие в трассировке УДС, не вызывают ее коренного переустройства.

IV. Смена планировочных схем новых участков УДС, количественное и качественное изменение развития уличной сети

Наблюдается интенсивный спонтанный рост уличной сети на территориях рабочих поселков. Уличные сети разрозненных планировочных частей уже не продолжают ранее сложившуюся регулярную схему, а формируются произвольно с разрывами на периферии города, по берегу Волги и по внешним связям. УДС новых планировочных частей слабо связаны друг с другом и разнохарактерны по планировке. В этот период сформировались участки УДС с плотностью: 13,3; 10,1; 9; 8,9; 8,7; 7,9; 7,5 км/км². Ранее сложившаяся уличная сеть становится частью качественно новой расчлененной структуры. В системе связи возрастает роль железных дорог.

V. Количественный скачок в приросте уличной сети при сохранении расчлененной планировочной структуры

Происходит количественный скачок в развитии УДС на территориях жилых районов, образующихся на дальней и ближней периферии города. Уличные сети новых районов имеют произвольную планировку (в основном прямоугольного типа) и практически не связаны между собой, имея обязательные связи со сложившимся ядром города. На данном этапе сформировались участки УДС, которые определяются плотностью: 10,3; 10,1; 9,6; 9,2; 8,2; 8,1; 7,9; 7,5; 6,5; 5,4; 2,8; 2,6; 2,5 км/км². Сохраняется расчлененный тип структуры, железные дороги играют решающую роль в структуроформировании.

VI. Срастание разновременных участков УДС и повышение связности планировочной структуры города

Повышается связность до этого разрозненных структурно-планировочных частей города в результате интенсивного прироста улично-дорожной сети. Новые участки сети соподчинены сетям, сформировавшимся на предыдущем этапе, и продолжают их. Происходит смешение уличных сетей различной плотности и планировочных направлений. По основным внешним связям формируются новые участки УДС в районах, возникающих на периферии города или за его пределами. Формируются участки УДС с плотностью: 12,2; 11,6; 10,9; 9,3; 8,4; 7,9; 7,2; 6,6; 5,8; 5,4; 5,2; 4,9; 4,7; 4; 3,7; 2,8; 2,5 км/км².

VII. Развитие УДС на периферии и реконструкция сложившихся сетей

Продолжается количественный прирост уличной сети в периферийных районах города в результате освоения внешних территориальных резервов. Новые участки уличной сети в основном взаимодействуют со сложившейся УДС, несмотря на существенные различия плотности и приемов планировки. Одновременно начинается очаговая реорганизация сложившейся уличной сети, направленная на их разуплотнение. Компактная структура города или его основных зон сохраняется. С развитием агломераций, в системе связей повышается роль железной дороги и вылетных магистралей. Сформировались участки УДС с плотностью: 5,6; 5,3; 4,6; 4,1; 3,7; 3; 2,7; 2,4; 2,1; 2; 1,9; 1,4 км/км².

В. Этапы формирования систем городских центров

1. Формирование рассредоточенных узловых центров и линейных участков между основными узлами

Вместе с ростом города формируются отдельные узловые центры – площади в местах сосредоточения основных городских функций. Узлы становятся фокусами тяготения населения, которое образует потоки по кратчайшим расстояниям по сложившимся улицам между главными узлами. Так начинают формироваться линейные участки центра, принимающие на себя все остальные общественные функции городского значения.

II. Образование крупных периферийных узлов и дальнейшее развитие линейных участков центра между сохранившимися узлами

Рост города, приток населения и удаленность осваиваемых периферийных территорий от существующих центров обуславливает возникновение крупных узлов – площадей на периферии города. Эти узлы принимают на себя основные городские функции и дублируют сложившиеся центры, между которыми продолжается формирование линейных участков. Это обусловлено тем, что новые узлы еще находятся на стадии формирования, а сложившиеся центры уже испытывают дополнительную нагрузку, обладая большей притягательностью. Таким образом, часть общегородских функций размещается на прилегающих к сложившимся центрам улицах, ранее не центральных.

III. Формирование линейных участков между периферийными узлами одновременно с наращиванием сложившейся сети линейных центров и образование разветвленной линейно-узловой системы городского центра

Это этап интенсивного количественного роста системы центров. Продолжается образование отдельных периферийных узлов, с ростом города тяготеющих к внешним связям. Между периферийными узловыми центрами, сформировавшимися на предыдущем этапе, и новыми формируются линейные участки. Продолжается наращивание существующей сети линейных центров путем подключения к ней новых, ранее рядовых улиц. Устанавливаются связи между сложившейся системой центров и развивающейся на периферии города. По связующим улицам формируются линейные центры, объединяющие его в разветвленную систему. При этом некоторые из узлов и линейных участков утрачивают свои центральные функции и исчезают.

IV. Стабилизация сложившейся системы центров и формирование рассредоточенных узловых центров на вновь осваиваемых территориях

Сложившаяся система центров переходит в устойчивую фазу и замедляет свое развитие. Это связано с количественным скачком в развитии города, когда в короткие сроки осваивались обширные новые территории и основные материальные ресурсы были сконцентрированы на периферии. На осваиваемых территориях, удаленных от городского ядра, формируются отдельные узлы, не связанные с существующей системой центров. Новые узлы возникают в фокусах притяжения населения, прежде всего на стыках промышленных и селитебных территорий и на основных транспортных коммуникациях. Общегородская система центров вновь становится рассредоточенной с развитой исторической частью. Темпы роста системы центров значительно отстают от темпов развития города.

V. Формирование линейных участков центров между периферийными узлами и возобновление роста сложившейся системы центров

С повышением связности структурных частей города формируются линейные участки центра на периферии. Узловые центры образуются в основном на стыках разновременных участков уличной сети и в транспортно-пересадочных узлах. Часть системы центров, сложившаяся в «старом городе», выходит из состояния относительного покоя и начинает активно развиваться по пути формирования новых узлов, связанных линейными участками, формирующимися по улицам, не имевшим ранее центральных функций. Это обусловлено неразвитостью периферийных частей общегородской системы центров, резкой перегрузкой сложившейся части системы в

результате увеличивающихся транспортных и людских потоков, устремившихся сюда после сращения разобщенных ранее частей города и роста населения на периферии. С образованием агломераций сюда же устремляется значительная доля пригородного населения. Развитие центральной и периферийных частей общегородской системы центров ориентировано друг на друга.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Ребайн Т.Я. Структуроформирующая роль сподоба производства в расселении // Вопросы формирования планировочной структуры расселения: межвуз. сб. науч. тр. Куйбышев: Куйб. гос. ун-т, 1983. С. 5-13.
2. Каракова Т.В., Ребайн Т.Я. Некоторые вопросы территориального развития городских центров // Вопросы формирования планировочной структуры расселения: межвуз. сб. науч. тр. Куйбышев: Куйб. гос. ун-т, 1983. С. 142-147.
3. Ребайн Т.Я. Структура расселения города // Известия вузов. Строительство и архитектура. Новосибирск: Новосибир. ИСИ, 1985. №1. С. 60-64.
4. Яковлев И.Н. Стихийное и закономерное в расселенческих процессах // Структура расселения: межвуз. сб. науч. тр. Куйбышев: Куйб. гос. ун-т, 1984. С. 8-15.
5. Ребайн Т.Я., Ахмедова Е.А., Генералова С.В., Каракова Т.В. Методика градостроительного проектирования: (учебное пособие). Куйбышев: Куйб. гос. ун-т, 1987. 84 с.
6. Синельник А.К. История градостроительства и заселения Самарского края / Администрация Самар. обл., Самар. губерн. фонд поддержки обществ. инициатив. Самара, 2003. 226 с.
7. Самара в зеркале урбанистики: монография/ СГАСУ; Т.Я. Ребайн, С.Ф. Васильчикова, Ю.М. Корякин и др.; под ред. Т.Я. Ребайн. Самара, 2004. 248 с.
8. Каракова Т.В. Оценка уровня транспортного комфорта при разработке схем территориального планирования и генерального плана города: метод. указания/ СГАСУ, Каф. градостроительства. Самара, 2006. 15 с.
9. Синельник А.К., Самогоров В.А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х - начала 1940-х годов / СГАСУ, Ин-т архитектуры и дизайна. Самара, 2010. 478 с.
10. Лекарева Н.А. Построение ландшафтно-экологического каркаса города как непрерывной системы открытых пространств // Проблемы и направления развития градостроительства: материалы Междунар. науч.-практ. конф. / ЦНИИП градостроительства. М.: РААСН, 2013. С. 142-147.
11. Веретенников Д.Б. Формирование планировочной структуры города с учетом тенденций предшествующего развития на примере крупнейших городов Поволжья: Дис. ... к.арх. М., 1989. 197 с.
12. Веретенников Д.Б. Выявление устойчивой структурно-планировочной основы исторически сложившегося города // Проблемы управления планировочным развитием города: межвуз. сб. науч. тр. Куйбышев: Куйбышевский гос. университет, 1989. С. 31-38.
13. Веретенников Д.Б. Предложения по структурно-планировочной реорганизации города Самары // Город в меняющемся мире: межвуз. сб. науч. тр. / СамАСИ. Самара, 1993. С. 34-42.
14. Веретенников Д.Б. Состояние проблемы градостроительной преемственности в России // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. Вып. № 1(14). С. 31-35.
15. Веретенников Д.Б. Диалектический характер развития планировочной структуры города // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. Вып. № 2(15). С. 13-15.
16. Веретенников Д.Б. Понятие планировочной структуры города. Структурные компоненты и их планировочное воплощение // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. Вып. № 3(16). С. 6-10.
17. Веретенников Д.Б. Метод исследования исторического развития планировочных структур // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. Вып. №4 (17). С. 6-9.
18. Веретенников Д.Б. Теоретическая модель процесса структуроформирования крупнейших исторически сложившихся городов // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции по итогам НИР 2013 года / СГАСУ. Электронные текстовые и графические данные (15,9 Мбайт). Самара, 2014. С. 332-334.

© Веретенников Д.Б., 2015

Об авторе:

ВЕРЕТЕННИКОВ Дмитрий Борисович

кандидат архитектуры, доцент кафедры градостроительства

Самарский государственный архитектурно-строительный университет

443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194,

тел. (846) 339-14-05

E-mail: DBV3@yandex.ru

VERETENNIKOV Dmitry B.

PhD in Architecture, Associate Professor of the Town Planning Chair

Samara State University of Architecture and Civil Engineering

443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194,

tel. (846) 339-14-05

E-mail: DBV3@yandex.ru

Для цитирования: Веретенников Д.Б. Характеристика общих этапов формирования планировочных структур Ульяновска, Самары, Саратова, Волгограда // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. Вып. №1(18). С. 6-12.