

Д.Б. ВЕРЕТЕННИКОВ**ГЕНЕЗИС КОМПОНЕНТОВ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ САМАРЫ
с 1586 до 90-х годов XX века**

SAMARA PLANNING PATTERN: GENESIS OF COMPONENTS (FROM 1586 TO THE 90-S OF XX CENTURY)

Обзорно рассмотрено формирование планировочной структуры г. Самары методом анализа компонентных изменений планировочной структуры города с установлением взаимосвязей между такими изменениями в процессе исследования генезиса планировочной структуры. Показаны этапы количественного роста города и качественные изменения его планировочной организации. Рассмотрен количественный рост улично-дорожной сети Самары и ее качественные изменения во времени. Определены этапы формирования системы городских центров: узловых и линейных. Описаны процессы интенсивного и экстенсивного развития системы центров Самары. Приведены количественные показатели роста для всех компонентов планировочной структуры Самары. Данные показатели сведены в таблицы. Приведена графическая схема генезиса планировочной структуры Самары.

Ключевые слова: планировочная структура города, этапы развития, компоненты структуры, тенденции, устойчивость, количественные и качественные характеристики, функциональное зонирование, система связей, городской центр, улицы, дороги, сохраняемость.

Взятием Казани, а затем Цитрахани (совр. Астрахань) Московское государство в XVI в. закрепило за собой Поволжье [1-4]. Началась закладка крепостей и других военно-оборонительных сооружений, наиболее крупными из которых явились крепости-города: Самара – год закладки 1586, Царицын (совр. Волгоград) – 1589, Саратов – 1590, Симбирск (совр. Ульяновск) – 1648.

Территориально-планировочная организация. Функциональное зонирование [5-8]. Одновременно с Самарской крепостью в 1586 г. на волжском склоне возникла Болдырская слобода, а около 1645 г. выше по течению Волги сформировалась Вознесенская слобода. В течение XVII в. обе слободы слились в единое целое и к началу XVIII в. город протянулся прибрежной полосой по волжскому

The article focuses on the formation of Samara planning pattern while applying the method of component analysis of the changes in the city planning pattern and outlining the interdependence of these changes in the process of investigating the genesis of the planning pattern. The paper shows different stages of the quantitative growth of the city and qualitative changes in its planning organization. Quantitative growth of the road network in Samara and its qualitative changes over the time are investigated. The stages of both nodal and linear urban centers formation are marked. Processes of intensive and extensive development of these centers are described. Quantitative growth rates for all components of Samara planning pattern are determined. These figures are summarized in the tables. In conclusion a graphical scheme of the genesis of Samara planning pattern is put forward.

Key words: town planning pattern, stages of development, components of the structure, trends, sustainability, quantitative and qualitative characteristics, functional zoning, communications, urban center, streets, roads, storability.

склону. В 1703-1706 гг. восточнее была построена новая крепость – земляная, ромбовидной формы, просуществовавшая до середины XIX в. Планировка дорегулярной Самары была бессистемная, с мелкими кварталами различной конфигурации. Почти вся территория города составляла селитебную зону. В крепости сосредоточились функции обороны, управления и торговли. По берегам рек Волги и Самары размещались пристани и амбары. С 1586 г. до конца XVIII в. город развивался медленными темпами (среднегодовой прирост территории – 0,3 га) в силу своего пограничного положения, несмотря на важное значение в системе Волжского торгового пути. К концу XVIII в. Самара представляла собой вытянутое вдоль Волги компактное планировочное образование площадью 61,2 га.

В 1780 г. Самара становится уездным городом, а в 1782 г. получает первый регулярный план. Территория города подлежала полной перепланировке, ликвидировалась вся существующая застройка, кроме нескольких церквей, домов и крепости. План 1782 г. стал основой последующих планов. В 1796 г. составляется второй план реконструкции Самары, идентичный плану 1782 г. В результате его реализации к 1804 г. территория города увеличилась до 70,4 га, основным структурно-планировочным элементом (СПЭ) северной части города становится прямоугольный квартал размерами 130x260 м. Планировка южной части города сохраняла нерегулярный характер. Функциональное использование городской территории, продолжавшей расти компактным планировочным образованием, не менялось, несмотря на расширение функциональных зон.

В 1804 г. был составлен еще один план реконструкции и расширения Самары, идентичный планам 1782 и 1796 гг. В ходе его реализации старая застройка в южной части города была снесена и на ее месте осуществлялась регулярная планировка. Таким образом, полная перепланировка Самары происходила в два этапа: **I этап** – с 1796 по 1804 гг., **II этап** – с 1804 г. Самара начинает интенсивно развиваться. В 1839 г. план 1804 г. был практически полностью осуществлен. За эти годы территория Самары увеличилась более чем в 3,5 раза и занимала в 1839-1840 гг. 246,4 га, при среднегодовом приросте 4,9 га. Город расширялся по водоразделу рек Волги и Самары компактным планировочным образованием, сохраняя регулярную планировочную схему. Этот, отличный от существующего мнения о единовременной перепланировке Самары, вывод сделан в результате анализа плана г. Самары 1804 г., где указана реконструированная ранее территория.

Берега рек к 1839-1840 гг. застраиваются пристанями, хлебными амбарами, складами, мелкими производствами, связанными с торговлей. Формируются производственные зоны транспортно-складского назначения. Селитебная зона Самары расширялась независимо, в соответствии с планом 1804 г. Самарская крепость сохранялась, но утратила свое первоначальное значение. В 1840 г. утверждается следующий план развития Самары, составленный в 1839 г. Территория города расширялась, сохраняя существующую планировочную схему, дальше по водоразделу. Расширялись все функциональные части города, продолжая сложившееся зонирование. К 1851 г. площадь освоенных территории увеличилась до 467,3 га

(среднегодовой прирост – 17 га). Крепость в 1851 г. была снесена, однако планировка этой части города до сегодняшнего дня повторяет очертания крепостных бастионов.

В 1851 г. Самара стала губернским городом, но новый план был утвержден только в 1853 г. Как и предшествующие планы, он сохранял регулярную планировку, компактность города и размеренность кварталов; предусматривал развитие Самары на прилегающую свободную территорию вдоль Волги – главной структуроформирующей оси. В соответствии с изгибом берега Волги трансформировалась планировочная схема, повторяя очертания береговой линии. Но это не изменило характер планировки, заложенный еще планом 1782 г. План 1851 г. был в основном реализован к 1890-1894 гг., территория города выросла до 746 га. К концу XIX в. Самара представляла собой компактное планировочное образование, построенное по единой схеме (кроме Засамарской слободы, возникшей не позднее конца XVIII в.) с величиной СПЭ-кварталов 3,4-3,8 га. За пределами городской черты были освоены отдельные территории, не охваченные планировкой, преимущественно коммунального и производственного назначения.

Интенсивное освоение городской территории под промышленные нужды началось со второй половины XIX в. Развитие судоходства по Волге привело к тому, что дровяные и лесные пристани, склады, лесопильные и другие заводы заняли весь волжский берег города. В 1875-1877 гг. через г. Самару проведена железная дорога на Оренбург, проложенная по берегу р. Самары. Таким образом, селитебная зона города и его центры к концу XIX в. были отрезаны от рек сильно расширившейся производственной зоной, за исключением небольшого отрезка Струковского сада, выходящего на Волгу. С 1894 по 1898 гг. среднегодовой прирост территории Самары составил 78,5 га, а за период с 1898-1916 гг. – 35,7 га. Территория города в 1898 г. занимала 1060 га, а в 1916 г. – 1702 га. На рубеже XIX-XX вв. на пригородных участках крупных землевладельцев и пустырях, в пределах границ территорий, подведомственных городу, началось бесконтрольное самовольное строительство пригородных поселков. Уменьшаются размеры СПЭ: с 3,8 до 1,6-0,3 га. Слободы, предместья, поселки, застраиваясь и сливаясь друг с другом, к 1916 г. представляли собой единый застроенный массив. Периферийные образования представляли собой самостоятельные структурно-планировочные

части, имевшие различные планировочные схемы, зачастую не связанные между собой. В результате быстрого роста города, его производственной подсистемы и стихийного освоения новых территорий в начале XX века в Самаре сложилась функциональная чересполосица в периферийных районах города. На берегах рек по-прежнему располагалась производственная зона, еще больше расширившаяся к 1916-1917 гг.

В 1920-1930-е гг. продолжается формирование расчлененной планировочной структуры Самары-Куйбышева. Поселения, существовавшие в окрестностях города, за годы индустриализации, значительно выросли (среднегодовой прирост территории с 1916 по 1940 гг. – 66,7 га) и вошли в состав г. Куйбышева. Общая площадь всех застроенных городских территорий к концу 1930-х гг. составила 3303,3 га. К 1940 г. Куйбышев состоял из центральной части – «старого города», окруженного поселками начала XX в. На некотором удалении – разрозненные структурные части различной планировочной организации и размерности СПЭ, в большинстве мелких: от 3,4 до 0,5-0,3 га, которые располагались вдоль внешних связей в удалении от рек Волги и Самары. С основным городом эти поселки были связаны слабо как в планировочном, так и в функциональном отношении. Периферийные структурно-планировочные части Куйбышева представляли селитебные образования при железной дороге или отдельных промпредприятиях. На окраинах «старого города» функциональная чересполосица усугубилась беспорядочным размещением на прилегающих свободных территориях новых производств, коммунальных хозяйств, больниц, жилья и др. В 20-30-е гг. в состав города вошла зеленая зона, протянувшаяся вдоль Волги. Функциональное зонирование старой части Куйбышева в целом оставалось без изменений. Участок берега Волги в 30-е гг. был расчищен от промышленности и складов, на месте которых устроена городская набережная, дающая возможность селитьбе выйти к реке.

В 1940-е гг., в связи с эвакуацией в Куйбышев крупных оборонных заводов, площадь города за время войны и первых послевоенных лет выросла на 50 % и к концу 40-х гг. составила 6651,3 га. Среднегодовой прирост территории увеличился до 324,8 га. Промпредприятия размещались вдоль железной дороги, восточнее города, на свободных территориях. Жилые районы, частично слившиеся с существующими поселками и подойдя вплотную к предприятиям, образовали промышленно-селитебные

районы, сформировавшиеся на расстоянии от «старого города». Новое строительство развернулось также и в других районах города на ближних окраинах и дальней периферии. Расчлененный тип планировочной структуры Куйбышева сохранился, но основное структуроформирующее значение приобрела железная дорога, окончательно уведя город от Волги. Большой диапазон величин кварталов (от 9 до 1-0,9 га) был характерной особенностью новых районов города.

В соответствии с генпланом 1945-1946 гг., в 1950-1960-е гг. застраиваются внутренние свободные территории, разделяющие структурные части Куйбышева, и формируется компактная планировочная зона основного города. Параллельно реконструируются отдельные участки сложившейся застройки. В 1950-е гг. масштаб планировочного модуля – квартала принимался близким к историческому – около 3,8-4 га. В 1960-х гг. с распространением микрорайонного принципа планировки и застройки (генплан 1965-1966 гг.) величина СПЭ доходит до 24,9-47,3 га. В 1950-1960-е гг. развиваются отдаленные планировочные части, обособленные от основного города. Размеры СПЭ там были меньше – 4,1-2,8 га. Среднегодовой прирост территории составлял 265,6 га. К концу 1960-х гг. Куйбышев представлял компактную планировочную зону и ряд сельских поселений, распложенных на большом расстоянии от основного города. Общая площадь городской территории к 1970 г. составляла 11863,9 га. Функциональная организация города в 50-60-е гг. сохранялась (кроме берега Волги, где строится вторая набережная на территории, расчищенной от промышленных предприятий). Территориально расширялись: на северо-востоке – промышленно-коммунальная зона; селитебная и рекреационная – по берегу Волги. Чересполосица, сложившаяся за прошедшие годы, усугубилась. В исторической части – «старом городе» – сохраняется дисперсное размещение отдельных предприятий.

В 1970-1980-гг. осваиваются территории между сложившейся застройкой Кировского района и приволжской зеленой зоной. Завершается формирование компактной структуры основного города. Планировочная организация осваиваемых территорий произвольная, микрорайонного типа с величиной планировочных единиц 24,9-86,1 га, что близко к размерности промышленных территорий – 40-183,8 га. Среднегодовой прирост городских территорий снизился до 118,9 га, и к 1988 г. площадь застроенных

территорий Куйбышева составила 14004,3 га. В 1970-1980-е гг. начинается реконструкция территорий, сложившихся в первой половине XX в. – по периметру исторического ядра и вдоль Волги. Основой новых планировочных схем, более увязанных между собой, чем предшествующие, стали укрупненные кварталы и микрорайоны площадью около 8,8-9 га. За последние годы XX в. функциональное зонирование Куйбышева-Самары принципиально не менялось. Перефункционалирование отдельных территорий, связанное с их реорганизацией, носит локальный характер и не устраивает чересполосицу селитебных, производственных, коммунально-складских и других функций, а также размещение ряда крупных производств дисперсно в селитебной зоне.

Система связей [9-13]. Улично-дорожная сеть (УДС) дорегулярной Самары была бессистемной с ломаными узкими улицами. Темпы прироста с 1586 по 1782 гг. были низкими, к начальному этапу переустройства УДС Самары ее длина составила 10015 м. Планы 1782- 1796 гг. предполагали полное уничтожение сложившейся сети улиц и строились по прямоугольной шахматной схеме. Единовременно эти мероприятия осуществиться не могли, и к моменту составления плана 1804 г. перепланировке подверглось только 50 % территории города. Вследствие этого уровень сохраняемости УДС на 1804 г. составил 70 % – длина неизменяемой части УДС 6270 м. Количественные параметры (длина и площадь) на первом этапе перепланировки уменьшилась в связи с разуплотнением улиц. Шахматная сетка улиц, сориентированная по главной улице дорегулярной Самары, обеспечивала четкость и простоту связей периферии с центром и удобство выхода к берегам рек в транспортно-производственную зону. К 1839-1840 гг. длина УДС составила 27199 м при среднегодовом

приросте длины и площади 507,1 м/1,8 га. В соответствии с противопожарными требованиями того времени ширина улиц увеличилась с 12 до 30 м. С 1840 по 1894 гг. УДС Самары развивалась за счет приращения новых участков сети, опоясывающих освоенную городскую территорию. Внутри сложившейся сети происходили незначительные локальные реконструктивные изменения, не меняющие шахматную схему. Уровень сохраняемости оставался высоким и составлял на 1840 и 1853 гг. соответственно 73,8 и 83 %. Плотность УДС – 8,9 км/км². Характеризуя сложившуюся в 1894 г. систему связей Самары, следует отметить такие положительные качества, как: планировочную четкость, обеспечивающую простоту пространственной ориентации в городе; удобство и скорость осуществления коммуникаций между структурными частями и элементами города.

С 1894 г. прирост уличной сети по-прежнему происходит на свободных территориях, сложившаяся ее часть остается без изменения. В 1894 г. уровень сохраняемости составлял 88 %, но уже в 1898 г. снизился до 70,8 % и до 58,8 % – в 1916 г. Это произошло в результате быстрого одновременного прироста УДС и новых территорий, а также развития УДС на городских территориях, ранее не охваченных планировкой. УДС, сформировавшаяся с 1894 по 1916 гг., характеризуется большей плотностью – порядка 13,5 км/км² и хаотичностью размещения новых участков сети. С регулярной основой городской планировки эти участки связаны слабо, бессистемно, так как они охватывают территории слобод и заводских поселков, расположенных в отделении от основного города. Уменьшение ширины улиц в периферийных частях привело к снижению средней ширины в целом по городу до 21 м. Общая длина УДС Самары в 1916 г. составила 165281 м (табл. 1).

Таблица 1

Показатель	САМАРА							
	к 1782	1782	1804	1839-1840	1852-1853	1890-1894	1898	1916
Площадь освоенной территории, га	61,2	61,2	70,4	246,4	467,3	746	1060	1702
Общая длина улично-дорожной сети, м	10015	10015	8945	27199	47316	70834	109302	165281
Общая площадь улично-дорожной сети, га	12	12	17,2	81,6	142	212,5	270,5	373,4
Длина неизменяемой части улично-дорожной сети, м	-	-	6270	20073	39312	62338	773585	97251
Площадь неизменяемой части улично-дорожной сети, га	-	-	7,5	60,2	118	187	232,2	291,8
Средняя ширина улиц, м	12	12	30	30	30	30	21	21
Площадь запроектированной территории, га	-	187,9	183,4	132,5	191,2	47,6	-	-

В первой половине XX в. с увеличением грузооборота Самары возрастающее значение в системе связей города приобретает железная дорога и другие внешние связи. В 1920-1930-х гг. продолжается процесс спонтанного развития УДС на ближней и дальней периферии города. При всем разнообразии планировочных схем, общим для новых участков сети является высокая плотность: от 8,9 до 13,5 км/км², расчлененность и неупорядоченность функционально-планировочных связей. К концу 1930-х гг. общая длина УДС Куйбышева составила 371256 м при среднегодовом приросте с 1916 по 1940 гг. 8582,3 м/10,7 га. С увеличением прироста снижается доля неизменяемой уличной сети (в 1940 г. – 42,9 %).

В 1940-е гг. с увеличением площади городских территорий происходит резкое увеличение параметров УДС Куйбышева. Среднегодовой прирост за десятилетие составил 27155 м /57,1 га, и к 1950 г. общая длина УДС возросла до 642806 м. Новые участки сети, формировавшиеся на дальней и ближней периферии города, строились по штатной схеме. Их плотность варьировалась от 10,1 до 5,3 км/км². Сложившаяся ранее УДС оставалась в 1940-е гг. без изменений, уровень сохраняемости – 57,6 %. Степень взаимосвязи новых участков сети невелика, преобладали внутренние связи каждого района над внешними. Со сложившимся городом новые районы соединялись дорогами, ставшими впоследствии городскими улицами, основная транспортная нагрузка в 1940-е гг. приходилась на железную дорогу, которая становится главным структуроформирующим фактором Куйбышева. В 1950-1960-е гг. степень связности городских районов повышается. Новые участки УДС были образованы прямоугольными решетками и продолжали сложившиеся сети районов. Общая длина улиц и городских дорог к концу 1960-х гг. составила 872281 м, средняя ширина улиц увеличилась с 25 м в 1940-е гг. до 30 м. Несмотря на то, что увяз-

ка новых участков УДС со сложившимися вызывала в ряде случаев реконструкцию последних, уровень сохраняемости сети в 1950-1960-е гг. повышается и составляет 72,9 %. В системе связей Куйбышева закрепляется диагональное направление, возникшее в 1940-е гг., для кратчайшей связи района Безьямка с центром города. Это планировочное направление развивается системой параллельных улиц, увеличивающих связность периферии со «старым городом». Складывается система связей с различными количественными и качественными показателями. Например, только участки УДС, возникшие в 1950-1960-е гг., имеют плотность улиц от 9,3 до 2,8 км/км² (последняя величина приходится на территории микрорайонов).

В 1970-1980-е гг. приращение УДС снижается до 851,4 м / 8,6 га. Это обусловлено низкой плотностью сети на территориях, организованных по микрорайонному принципу, – 2,4 км/км², и проведением реконструкции в центральных частях города, связанной с разуплотнением уличной сети до 5,3-3 км/км² (длина УДС к 1989 г. составила 887606 м (табл. 2).

Частичная реорганизация сети несколько упорядочила функционально-планировочные связи, но в целом по городу сложившаяся система связей остается сложной и запутанной. Несмотря на перепланировку отдельных участков УДС, уровень сохраняемости в 1970-1980-е гг. составил 95,2 %. Повышение этого показателя вызвано отчасти сосредоточением строительства на свободных территориях и повышением капитальности застройки в пределах разновременных участков УДС, препятствующим их реконструкции.

Система центров [14-18]. Основой системы центров дорегулярной Самары стали места сосредоточения городских функций: административной, торговой, культовой, транспортной. Планировочные фокусы тяготения населения представляли 5 небольших площадей, равномерно расположенных по тер-

Таблица 2

Показатель	КУЙБЫШЕВ			
	1920-1930-е	1940-е	1950-1960-е	1970-1980-е
Площадь освоенной территории, га	3303,3	6551,3	11863,9	14004,3
Общая длина улично-дорожной сети, м	371256	872281	872281	887606
Общая площадь улично-дорожной сети, га	631,2	1202,2	1902,2	2057,3
Длина неизменяемой части улично-дорожной сети, м	159231	370231	635631	84231
Площадь неизменяемой части улично-дорожной сети, га	334,4	629,8	1192,2	1845,4
Средняя ширина улиц, м	21	25	30	35

ритории города (на 1 узел городской активности в 1782 г. приходилось 12,3 га). Узловые элементы центра соединялись линейными участками – главной улицей Самары (на 1 га городской территории приходилось 15,4 м), длина которой составляла 942 м. В начальный период перепланировки количество узлов сократилось до четырех, параметры линейных центров изменились незначительно (в основном в результате рассеивания улиц). С 1804 по 1839-1940 гг. система центров перестраивается в соответствии с новой планировочной схемой Самары. Из старых узлов к 1840 г. сохранилось только два. С 1804 по 1840 гг. сформировалось три новых узла, длина линейных участков увеличилась до 2375 м. Развитие системы центров шло по водоразделу Волги и Самары в направлении роста города. В связи с переустройством УДС сохраняемость линейных участков центра в 1804-1840 гг. снизилась до 4,8 % (на 1 га приходилось 9,6 м).

В 1840-1863 гг. продолжалось формирование периферийных узлов и развитие сети линейных центров по городским улицам между сложившимися узлами и в направлении новых периферийных

площадей. К 1863 г. в Самаре было шесть узловых центров, из которых три новых. Длина линейных участков увеличилась до 6805 м, из которых 32,4 % составляли сохранившиеся. Развитие городских центров шло с отставанием от темпов территориального роста Самары, вследствие чего снижалась обеспеченность элементами системы центров, несмотря на их равномерное размещение по городу. С развитием капитализма интенсифицируются городские деятельностные процессы. Этим обусловлено ускорение развития системы центров в 1863-1898 гг. В данный период продолжалось формирование новых периферийных узлов административного, торгового, транспортного и культурного назначения. К 1894 г. их было 13, а в 1898 г. – 12 (так как некоторые из узлов утратили центральные функции). В 1894 г. длина линейных центров составляла 14167 м, из них 36,8 % приходилось на ранее сложившиеся. К 1898 г. этот показатель увеличился до 88 %. Обеспеченность городских территорий элементами системы центров в 1898 г. составляла: один узел на 88,3 га, 14,2 м линейного центра на 1 га (табл. 3).

Таблица 3

Показатель	САМАРА						
	к 1782	1804	1839-1840	1852-1853	1890-1894	1898	1916
Количество узловых элементов центра, ед.	5	4	5	6	13	12	14
Длина линейных участков центра, м	942	942	2375	6805	14167	15054	15054
Площадь линейных участков центра, га	1,1	2,8	7,1	20,4	42,5	45,2	45,2
Количество сохранившихся узловых элементов, ед.	-	4	2	3	6	12	12
Длина неизменяемых линейных участков центра, м	-	942	920	2204	5072	12821	15054
Площадь неизменяемых линейных участков центра, га	-	2,8	2,7	6,6	15,2	38,5	45,2
Приращение линейных участков центра, м	-	0	1455	4601	9095	2223	0
Площадь новых линейных участков центра, га	-	0	4,4	13,8	27,3	6,7	0

Таблица 4

Показатель	КУЙБЫШЕВ			
	1920-1930-е	1940-е	1950-1960-е	1970-1980-е
Количество узловых элементов центра, ед.	20	34	53	67
Длина линейных участков центра, м	17350	18300	44175	58625
Площадь линейных участков центра, га	52	54,4	132,6	229,6
Количество сохранившихся узловых элементов, ед.	14	20	31	49
Длина неизменяемых линейных участков центра, м	13275	17350	6925	42325
Площадь неизменяемых линейных участков центра, га	39,8	52	50,8	148,1
Приращение линейных участков центра, м	4075	950	27250	16300
Площадь новых линейных участков центров, га	12,2	2,4	81,8	81,5

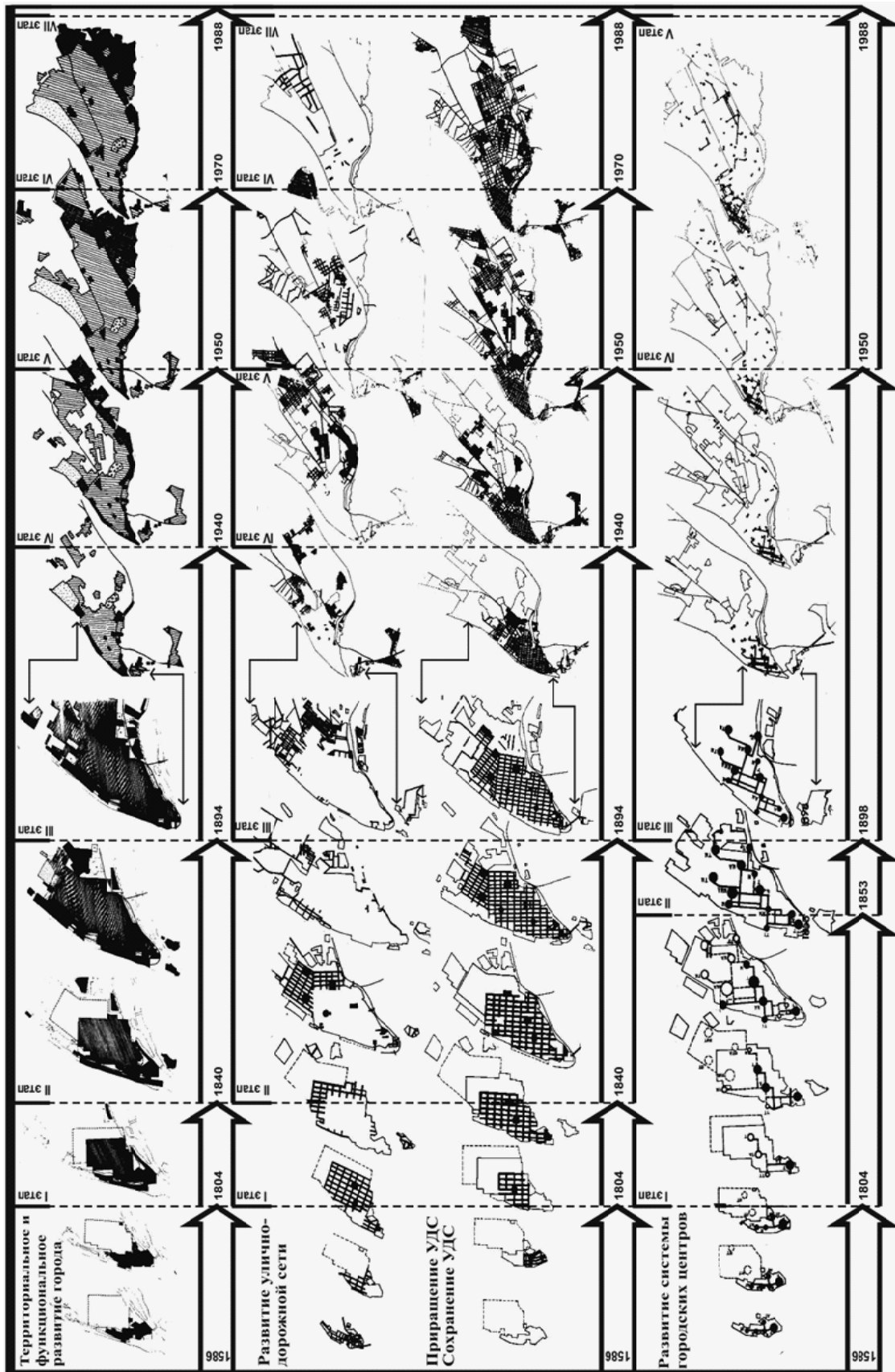


Рис. 1. Генезис компонентов планировочной структуры г. Самары

С 1896 по 1950 гг. линейно-узловая система центров Самары-Куйбышева, сложившаяся в исторической части города, замедляет свое развитие и переходит в относительно устойчивую фазу. Новых узлов городской активности здесь практически не возникает, а прирост линейных участков незначителен. Общая их длина в 1916 г., в конце 1930-х и 1940-х гг. составляла соответственно: 15064, 17350 и 18300 м.

Уровень сохраняемости линейных участков был высоким и составлял в те же годы: 100, 76,5 и 94,8 % соответственно. Развитие системы центров происходило за счет формирования узлов, рассредоточенных в периферийных районах города. С увеличением темпов строительства в отдаленных частях города и в результате отставания центроформирования снижается обеспеченность города центральными функциями.

Формирование компактной планировочной структуры Куйбышева в 1950-1980-е гг. и повышение связности структурно-планировочных частей города обусловили объединение периферийных узловых центров путем формирования линейных участков по основным межрайонным связям и по диагональной связи со «старой» Самарой. Общая длина линейных центров в 1960-1970-е гг. составляла 44175 м, из них 38,3 % сложившихся, а к концу 1980-х гг. – 58635 м (72 % сложившихся). Одновременно формировались новые периферийные узловые центры, в конце 1950-1960-х гг. их было 19 из 53 существующих, а к 1988 г. – 14 из 67 (табл. 4).

Параллельно с развитием городских центров на периферии, в 1950-1980-е гг. возобновляется формирование новых элементов в исторической части города. Эта центральная зона, развиваясь вдоль Волги, в 1970-1980-е гг. выходит за пределы старого города на реконструируемые территории бывшей ближней периферии, возникают преимущественно административные, культурные, торговые, транспортные и предзаводские центры. В развитии линейных участков (которое продолжалось по основным транспортным связям) наметилась тенденция к объединению приволжской и периферийной частей общегородской системы центров. Несмотря на это, в Куйбышеве остается низкая обеспеченность центральными функциями: на один узел в 1950-1960-е гг. приходилось 223,8 га, в 1970-1980-е гг. – 209 га; на 1 га городской территории в 1950-1960-е гг. приходилось 3,7 м линейных центров, в 1970-1980-е гг. – 4,2 м. Агломерационные процессы и приток дневного пригородного населения в последние десятилетия XX в. [19-25]

стимулируют развитие общегородской системы центров, возрастающую роль приобретают внешние связи и транспортно-пересадочные узлы города.

Вывод. Историко-генетический анализ (рис. 1) становления и развития планировочной структуры крупнейшего города позволяет выявить наиболее характерные этапы процесса его структуроформирования с момента основания до настоящего времени.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Веретенников Д.Б.* Состояние проблемы градостроительной преемственности в России // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. № 1(14). С. 31-35. DOI: 10.17673/Vestnik.2014.01.5.
2. *Веретенников Д.Б.* Диалектический характер развития планировочной структуры города // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. № 2(15). С. 13-15. DOI: 10.17673/Vestnik.2014.02.2.
3. *Веретенников Д.Б.* Теоретическая модель процесса структуроформирования крупнейших исторически сложившихся // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции / СГАСУ. Электронные текстовые и графические данные (15,9 Мбайт). Самара, 2014. С. 332-334.
4. *Веретенников Д.Б.* Понятие планировочной структуры города. Структурные компоненты и их планировочное воплощение // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. № 3(16). С. 6-10. DOI: 10.17673/Vestnik.2014.03.1.
5. *Веретенников Д.Б.* Метод исследования исторического развития планировочных структур // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. № 4 (17). С. 6-9. DOI:10.17673/Vestnik.2014.04.1.
6. *Гниломедов А.С.* Эволюция плотности и функциональной насыщенности городской среды на примере центральной планировочной зоны города Самары // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. № 2(15). С. 16-20. DOI:10.17673/Vestnik.2014.02.3.
7. *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. Электронные текстовые и графические данные (15,9 Мбайт). Самара, 2014. С. 336-338.
8. *Ребайн Т.Я., Васильчикова С.Ф., Корякин Ю.М.* Самара в зеркале урбанистики: монография / под ред. Т.Я. Ребайн; СГАСУ. Самара, 2004. 248 с.
9. *Каракова Т.В.* Оценка уровня транспортного комфорта при разработке схем территориального планирования и генерального плана города / СГАСУ. Каф. градостр-ва. Самара, 2006. 15 с.
10. *Каракова Т.В.* Оценка уровня транспортного комфорта при разработке схем территориального пла-

нирования и генерального плана города / СГАСУ. Каф. градостр.-ва. Самара, 2006. 15 с.

11. *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. 20-24.

12. *Синельник А.К., Самогоров В.А.* Архитектура и градостроительство Самары 1920-х – начала 1940-х годов / СГАСУ. Ин-т архитектуры и дизайна. Самара: Книга, 2010. 478 с.

13. *Синельник А.К.* История градостроительства и заселения Самарского края // Администрация Самар. обл; Самар. губерн. фонд поддержки обществ. инициатив. Самара: Издат.дом «Агни», 2003. 226 с.

14. *Виноградов К.И.* Особенности формирования территорий, прилегающих к элементам транспортной инфраструктуры в крупнейших городах // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции / СГАСУ. Электронные текстовые и графические данные (15,9 Мбайт). Самара, 2014. С. 334-336.

15. *Медведева Н.Ю.* Развитие малоэтажного блокированного жилья и его влияние на городскую структуру // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции / СГАСУ. Электронные текстовые и графические данные (15,9 Мбайт). Самара, 2014. С. 351-352.

16. *Давыдова Л.О.* Современные подходы в проектировании городской застройки // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции / СГАСУ. Электронные текстовые и графические данные (15,9 Мбайт). Самара, 2014. С. 338-340.

17. *Веретенников Д.Б.* Генезис компонентов планировочной структуры Ульяновска (Симбирска) с 1648 г. до 90-х годов. XX века // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. №2 (19). С. 6-14. DOI: 10.17673/Vestnik.2015.02.1

18. *Веретенников Д.Б.* Характеристика общих этапов формирования планировочных структур Ульяновска, Самары, Саратова, Волгограда // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. №1(18). С. 6-12. DOI:10.17673/Vestnik.2015.01.1.

19. *Литвинов Д.В.* Современные методы аэрофотосъемки при архитектурно-планировочном анализе городской территории // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. №1(18). С. 35-41. DOI:10.17673/Vestnik.2015.01.6.

20. *Левитан Е.В., Романова Д.Н.* Основные аспекты актуальности и методологические предпосылки для формирования дизайн-концепции образа Самары // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. №3(16). С. 26-30. DOI:10.17673/Vestnik.2014.03.5.

21. *Малахов С.А.* Общая структура и принципиальное содержание композиционного метода проектирования // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. № 3(16). С. 31-36. DOI:10.17673/Vestnik.2014.03.6.

22. *Абакумова А.В.* Основные планировочные зоны города: центральная, срединная, периферийная; промышленные территории в структуре города // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2013. №1(9). С. 6-9. DOI:10.17673/Vestnik.2013.01.1.

23. *Котенко И.А.* Эволюция периметральной градостроительной композиции жилой застройки в Самаре // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2012. №4(8). С. 25-31. DOI:10.17673/Vestnik.2012.04.5.

24. *Кузнецова Я.А.* Эволюция принципов организации главной улицы во времени // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2012. №4(8). С. 39-42. DOI: 10.17673/Vestnik.2012.04.7.

25. *Борисова Е.П., Ахмедова Е.А.* Мировой опыт реорганизации массовой застройки 60-70-х гг. XX в. в крупнейших городах // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2012. №1. С. 6-10. DOI: 10.17673/Vestnik.2012.01.1.

© 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

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.* Генезис компонентов планировочной структуры Самары с 1586 до 90-х годов XX века // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. №3 (20). С. 13-21.

For citation: *Veretennikov D.B.* Samara planning pattern: genesis of components (from 1586 to the 90-s of XX century) // Vestnik SGASU. Gradostroitelstvo i arhitektura [Vestnik of SSUACE. Town Planning and Architecture]. 2015. № 3 (20). Pp. 13-21.