

Д.Б. ВЕРЕТЕННИКОВ**М.Д. МЯТЕЖИН****ГЕНЕЗИС КОМПОНЕНТОВ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ВОЛГОГРАДА (ЦАРИЦЫНА – СТАЛИНГРАДА) с 1589 до 90-х годов XX века****VOLGOGRAD – TSARITSYN – STALINGRAD PLANNING PATTERN: GENESIS OF COMPONENTS (FROM 1589 TO THE 90-S OF XX CENTURY)**

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

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

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 [5-9]. Царицынская крепость, заложенная при впадении р. Царицы в Волгу, стала самой крупной из всех русских пограничных крепостей. Это был средневековый го-

The article focuses on the formation of Volgograd 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 Volgograd 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 Volgograd planning pattern are determined. These figures are summarized in the tables. In conclusion a graphical scheme of the genesis of Volgograd – Tsaritsyn – Stalingrad 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.

род, окруженный крепостными бастионами, площадь его территории к началу XVII в. составила 40,9 га. В первой половине XVII в. полукольцом вокруг крепости развиваются слободские поселения. К середине XVII в. площадь слобод уравнилась с площадью крепости, а к концу XVII в. превзошла ее. Внутри крепости происходило постепенное уплотнение застройки, что привело к размельчению кварталов. В таком виде Царицын просуществовал до 1790-х гг., его территория увеличилась с 73.3 га в начале XVII в. до 101 га в 1790 г. В центральной прибрежной части крепости размещался административный центр города, вся остальная территория представляла конгломерат

оборонной и селитебной функций. Территории слобод были полностью селитебные. По берегу Волги размещались пристани и амбары, положившие начало формированию транспортно-производственной зоны Царицына. К 1790-м гг. территория между крепостью и слободами использовалась как торговая и ярмарочная площадь, но остается незастроенной. В 1797 г. Царицын становится уездным городом, что повлекло за собой разработку в 1803 г. его первого плана. В основном план фиксировал существующее положение, изменения сложившейся планировки были связаны с упрощением формы мелких кварталов. Городская территория дополнялась новыми кварталами к северо-востоку от крепости. План 1803 г. не был утвержден, но он предопределил развитие Царицына до появления в 1820 г. регулярного плана города. Его разработка была связана с повышением торгово-экономической роли Царицына, которая позже, чем в других городах Поволжья, вытеснила военно-оборонительные функции. Город развивался на новых территориях по обе стороны от реки Царицы и в отрыве от центральной части Царицына, вследствие чего он оказался лишен структурно-планировочного единства. Новые кварталы имели прямоугольную форму. Почти все они были одинаковой величины: 213x107 м. Площадь территории Царицына, составляющая в первые годы XIX в. 192,6 га, в 1820 г. увеличилась до 212,2 га. Функциональная организация Царицына в период перепланировки практически не изменилась. Значительно расширились селитебные территории в периферийных частях и в крепости, утратившей свою первоначальную функцию. Пересеченный рельеф устья Царицы обусловил развитие города вдоль Волги двумя крупными структурными частями, разрастающимися в противоположных направлениях. В первой половине XIX в. в Царицыне возникли предприятия по переработке поступающего леса и торговли его продуктами. Жилье сосредотачивалось вблизи заводов, располагавшихся по берегу Волги, вследствие чего город развивался линейно. Так Царицын рос до второй половины XIX в., когда в 1860-1862 гг. к городу была подведена железная дорога, ограничившая его развитие в сторону степных территорий. Во второй половине XIX в. начинается быстрый территориальный рост Царицына, в 1897 и 1900 гг. к городу подводятся две железные дороги. Расширение Царицына продолжается вдоль Волги, прибрежные территории отводятся под фабрики, заводы, склады, пристани, в результате чего вся селитебная территория города оказалась отрезанной от

реки. К 1917 г. Царицын представлял собой расположенную на протяжении около 80 км цепь населенных пунктов. Из них выделялась центральная часть (собственно Царицын), к которой с севера и с юга тяготели возникшие на базе расположенных у реки и вдоль железных дорог предприятий, поселки различной величины и планировочной организации, разделенные обширными пустолями. Центральная часть Царицына около 1900 г. занимала площадь в 347,7 га, к 1917 г. эта территория увеличилась почти в два раза и составила 702 га (при среднегодовом приросте с 1900 по 1917 гг. – 20,8 га. В начале XX в. сформировалась дискретно-линейная структура Царицына с компактной центральной частью, пересеченной поймой р. Царицы. Планировка пригородных поселков строилась по прямоугольной схеме, однако все эти новообразования не были связаны общим планировочным решением. Функциональная организация структурных частей Царицына к началу XX в. представляла собой совокупность промышленно-селитебных образований. В центральной части собственно Царицына сформировалась торговая зона, объединившая приречную промзону с промзоной, складывающейся вдоль степной железной дороги. Формирование второй линейной транспортно-производственной зоны привело к образованию в Царицыне функциональной чересполостицы.

В годы предвоенных пятилеток возобновляется индустриальное развитие города, поставившее его в ряды крупнейших промышленных центров страны. Размещение новых предприятий вдоль железной дороги, проложенной параллельно Волге, привело к дальнейшему вытягиванию городской территории. На севере Сталинграда (с 1925 г.) возникает несколько новых обособленных промышленно-селитебных районов. Линейная расчлененная структура города приобрела более выраженный характер. Старые заводские поселки в 20-30-е гг. расширяются, сохраняя сложившиеся планировочные схемы с величиной структурно-планировочных элементов (СПЭ): 0,4-1,6 га, в отдаленных районах 2,5-5 га. Центральный район Сталинграда в 20-30-е гг. развивался в соответствии с планом, разработанным для Царицына на рубеже XIX-XX вв. Осваивались территории за железной дорогой, где по обе стороны от поймы р. Царицы формируются два крупных жилых района. Их планировочные схемы продолжали сложившуюся планировку прибрежной части города, однако кварталы становятся значительно мельче, порядка 1-2,3 га. В результате интенсивного роста города предрево-

люционный план был осуществлен к концу 20-х гг., в 30-е гг. город вышел за его границы, развиваясь дальше в степь на северные и южные окраины. Среднегодовой прирост территории с 1917 по 1940 гг. составил 78,6 га, общая площадь застроенных территорий Сталинграда увеличилась к 1940 г. до 2510,4 га. Сложившееся ранее функциональное зонирование города в 20-30-е гг. сохранялось. Развитие промышленности вдоль железных дорог, перерезавших разросшиеся селитебные территории, усилило функциональную чересполосицу. На всем протяжении Сталинграда берег Волги был занят промзоной, вследствие чего жилье и общественные территории города практически не имели доступа к реке. С июля 1942 по февраль 1943 гг. Сталинград был разрушен до основания. Выгодное географическое положение Сталинграда в месте, где близко сходятся бассейны Волги и Дона с развитой угледобывающей и металлоперерабатывающей промышленностью, стимулировало возрождение города на его предвоенной территории (существовали предложения перенести город на новое место, а развалины сохранить как памятник войны). Генплан восстановления Сталинграда разрабатывался в течение 1943-1945 гг. с корректировкой в 1951 г. Опережающими темпами шло восстановление промышленных предприятий. К концу 40-х гг. в значительной мере был восстановлен жилой фонд. Однако строительство жилья не соответствовало темпам промышленного строительства, что привело к возникновению самовольной некапитальной застройки. Вследствие этого на окраинах центральной части и в отдаленных районах города в 40-60-е гг. была почти полностью восстановлена довоенная планировка с размерами кварталов от 0,4 до 2,8 га. В начале 60-х гг. завершилось формирование жилых массивов при сталинградских заводах. Новая планировка частично сохранила признаки довоенных схем, но теперь образовались укрупненные кварталы 3,9-13,5 га. К концу 60-х гг. завершилось формирование планировочной структуры послевоенного Сталинграда. Она по-прежнему оставалась расчлененно-линейной. В 1952 г. в состав города вошел район Волго-Донского канала (бывший г. Красноармейск), и к 1960 г. площадь застроенных территорий Сталинграда составила 9192 га. В ходе восстановления, частичной реорганизации подверглась функциональная структура Сталинграда. Прибрежные предприятия объединялись в компактные промрайоны, расположенные дискретно вдоль Волги, обеспечив выход отдельных участков селитьбы к реке. Город получил центральную набережную, про-

тянувшуюся на 1 км от р. Царицы до Базарного взвоза. Частично была ликвидирована функциональная чересполосица, жилые зоны получили широкие зеленые санитарно-защитные полосы от заводских корпусов. Тем не менее расположение промышленности и селитьбы, существовавшее до войны, не изменилось вследствие закрепления основных производственных мощностей на прежних территориях.

В 60-х гг. площадь городских территорий увеличилась до 12913,3 га. Сокращаются резервные территории, и развитие города идет по пути сращивания структурно-планировочных частей. Но в целом характер структуры не мог измениться, так как к 1970 г. территория города вытянулась более чем на 70 км вдоль Волги. Волгоград (с 1961 г.) получил приращение в северном планировочном районе, слившемся с поселком гидростроителей и на юге – в Красноармейском районе, где размещаются предприятия нефтехимии. Планировочная организация новых городских территорий в 60-е гг. шла по двум направлениям. Во-первых, во всех районах формировались новые участки регулярной планировки. Размеры кварталов варьировались от 4 до 7,8-8 га. Во-вторых, продолжал интенсивно развиваться частный сектор (размеры кварталов около 0,4-3 га), размещавшийся стихийно. Расширение площадей, занятых малоэтажной некапитальной застройкой, сыграло важную роль в повышении компактности планировочной структуры города. Функциональное зонирование, предусмотренное планом 1943-1945 гг., в 60-е гг. не менялось, но расширение производственных, транспортно-коммунальных, селитебных и других территорий, слияние городских районов на периферии и в центральной части Волгограда снова привело к функциональной чересполосице. Структурно-планировочное развитие Волгограда в 70-80-е гг. протекало двояко. Во-первых, шло интенсивное освоение новых территорий на северо-западе центрального и в юго-восточной части Красноармейского района. Планировочная организация селитьбы осуществлялась по микрорайонному принципу. Размеры межмагистральной территории достигают 13,5-50 га и приближаются к размерам промплощадок 20,3-69,2 га и более. Расширение городских территорий в 70-80-е гг. не изменило тип планировочной структуры Волгограда. Во-вторых, начинается реорганизация сложившихся планировочных районов. Реконструируются территории, занятые частным сектором (в Северном и частично в центральных районах), их СПЭ укрупняются до 9-40 га. Планировочные схемы здесь строятся по регулярному принципу на основе

существовавших ранее. Площадь территории Волгограда к 1988 г. увеличилась до 15379,7 га, при среднегодовом приросте 137 га. Формирование промышленных районов на свободных территориях в 70-80-е гг. повлекло расширение селитебных зон города. Однако развитие общественных функций ограничивалось центральным районом Волгограда, поэтому новые структурно-планировочные части формировались бифункциональными промышленно-селитебными образованиями. Приволжские промышленные районы в этот период стабилизировали своё развитие и оставались в прежних границах.

Система связей [10-15]. Планировка внутри Царицынской крепости была близка к регулярной, что обусловлено ограниченной территорией и требованиями обороны. Уличные сети слобод формировались по радиально-кольцевой схеме, довольно упорядоченной для XVI-XVII вв., но развитию такой системы мешал пересеченный рельеф устья р. Царицы и радиально-кольцевая планировка дальнейшего распространения не получила. Уличные сети слобод не связывались с планировкой крепости, а развивались обособленно, вследствие чего улично-дорожные сети (УДС) Царицына до конца XIX в. состояли из отдельных самостоятельных частей, практически не связанных друг с другом. Длина УДС к концу 1790 г. составляла 11256 м, при средней ширине улиц 12 м, а уровень сохраняемости сети составлял в начале XVII в.

31,7 %, в 1790 г. – 64,3 %. Регулярные планы Царицына 1803 и 1820 гг. развили и упорядочили сложившиеся уличные сети, объединили УДС северных слобод и расширили улицы в среднем до 30 м. Старая система улиц оставалась практически неизменной, уровень сохраняемости в начале XIX в. и в 1820 г. составлял 43,9 и 97,5 % соответственно. Новая система связей, сформировавшаяся на основе прямоугольной шахматной схемы, обеспечивала кратчайшие связи с берегом р. Волги и центральной частью города. Общая длина УДС на 1820 г. составляла 26086 м. Дальнейшее развитие уличной сети Царицына проходило в два этапа: 1) Осуществление плана 1820 г. с некоторыми изменениями проектной схемы, обусловленными рельефом местности и прокладкой железных дорог. Этот этап продолжался до конца XIX в. Сложившаяся уличная сеть развивалась на свободные территории, сохраняя характер трассировки улиц и разрыв системы связей в центре города. При среднегодовом приросте УДС с 1820 по 1900 гг. 269,9 м/0,8 га, около 1900 г. длина сети основного города составляла 47679 м (табл. 1, 2). Линейное развитие УДС происходило вдоль Волги и железных дорог в противоположных направлениях. Приращение сети осуществлялось развитием сложившейся УДС на свободные территории, сохраняя регулярный характер в среднем с 8,7 до 10-11 км/км². Реконструкции сложившейся сети не происходило, и уровень сохраняемости снизился лишь за счет интен-

Таблица 1

Показатель	ЦАРИЦЫН						
	конец XVI в.	начало XVII в.	1790	начало XIX в.	1820	около 1900	около 1917
Площадь освоенной территории, га	40,9	73,3	101	192,6	212,2	347,7	702
Общая длина улично-дорожной сети, м	2247	7832	11256	26086	26086	47679	87655
Общая площадь улично-дорожной сети, га	2,7	9,4	13,5	78,3	78,3	143	263
Длина неизменяемой части улично-дорожной сети, м	-	2482	7233	11449	25444	30709	87600
Площадь неизменяемой части улично-дорожной сети, га	-	3	8,7	34,3	76	92,1	263
Средняя ширина улиц, м	12	12	12	30	30	30	30
Площадь запроектированной территории, га	-	-	-	-	82,9	237,7	417,2

Таблица 2

Показатель	СТАЛИНГРАД-ВОЛГОГРАД			
	1920-1930-е	1940-е	1950-1960-е	1970-1980-е
Площадь освоенной территории, га	2510,4	9192	12913,3	15379,7
Общая длина улично-дорожной сети, м	350250	930188	113372	1219704
Общая площадь улично-дорожной сети, га	814,1	1732,4	2378,8	25720
Длина неизменяемой части улично-дорожной сети, м	87250	193488	930100	1131300
Площадь неизменяемой части улично-дорожной сети, га	261,8	406,3	1674,2	2262,6
Средняя ширина улиц, м	21	21	21	25

сивного прироста УДС – до 64,4 % в 1900 г. В начале XX в. с развитием отдельных частей города, связанных с основным Царицыным преимущественно железными дорогами и речным транспортом, уровень сохраняемости в центральной части повысился до 99 %. Система связей Царицына, сформировавшаяся к 1917 г., по-прежнему была ориентирована на р. Волгу и железные дороги, т.е. на производственные зоны с основными транспортными узлами, и имела разрыв в центре города, где коммуникации между двумя главными структурными частями города осуществлялись по одной-двум улицам. При среднегодовом приросте УДС с 1900 по 1917 г. 2351,5 м/7,1 га, в 1917 г. длина улиц основного города составляла 87655 м.

В 20-30-е гг. УДС Сталинграда развивается во всех структурных частях, особенно интенсивно – в центральной части города и в северных поселках. Расчлененность уличной сети усиливается, так как построенные по регулярной схеме сети степных частей основного Сталинграда не имели реальной связи друг с другом и со сложившейся ранее системой улиц, хотя формально продолжали существующую планировку. Наиболее хаотичная сетка улиц сложилась в пойме Царицы и вдоль оврагов, выходящих к Волге. Уличные сети стихийно возникших периферийных поселений не соответствовали сложившимся схемам центральной части города, несмотря на регулярное построение. Плотность УДС увеличивалась и местами достигала 14,5 км/км². Общая длина улиц всех районов города к 1940 г. составила 350250 м, уровень сохраняемости – 24,9 %. Основное значение в системе связей в предвоенные годы получили железная дорога и прибрежные автодороги, соединяющие все районы Сталинграда. В ходе восстановления города в 40-50-е гг. УДС Сталинграда формировалась двумя этапами: 1) Велась перепланировка прибрежных зон города, в основу которой были положены общие принципы довоенной трассировки улиц с разуплотнением уличной сети до 6,5 км/км². 2) Стихийно восстанавливались довоенные планировочные схемы на периферии центрального и в отдельных районах Сталинграда. Здесь была возрождена существовавшая ранее УДС (плотность сети порядка 12,7-12,2 км/км²) и произошло дальнейшее развитие на свободные территории. К 1960 г. общая длина УДС Сталинграда составила 930188 м, при относительном уровне сохраняемости 20,8 %. В целом по городу система связей оставалась неупорядоченной, ощущался недостаток продольных коммуникаций, обусловленный чрезмерной вытянутостью города. В 60-80-е гг. развитие УДС Волгогра-

да шло по пути сращивания разрозненных участков сети. В 60-е гг. основная доля прироста приходилась на высокоплотные (13,3-10,9 км/км²), большей частью беспорядочные участки сетей, а в 70-80-е гг., наоборот, плотность резко уменьшается (до 8,1-2 км/км²). Уличные сети периферийных районов Волгограда, сложившиеся в 70-80-е гг., большей частью произвольные, не соответствующие предшествующим схемам. Начинается перепланировка и разуплотнение уличных сетей на окраинах центральной части и в других районах города. Здесь как основа сохраняются отдельные старые улицы, но плотность сети снижается до 4,9-4,6 км/км². Длина УДС Волгограда к 1988 г. составила 1219704 м (табл. 2), а уровень сохраняемости – 92,8 %. УДС Волгограда, несмотря на широкие реконструктивные мероприятия в ходе восстановления и позже, отражает развитие уличной сети города за всю его историю, основные негативные качества старых систем связей присутствуют и сегодня: хаотичность и высокая средняя плотность УДС; слабая связность структурных частей Волгограда; недостаточность и перегруженность продольных транспортных коммуникаций (при доминирующем значении железной дороги), так как предложения генпланов 1943-1945 и 1965-1966 гг. по прокладке нескольких продольных автомагистралей не осуществлены до сегодняшнего дня.

В последние годы XX в. развитие системы связей Волгограда шло в направлении повышения связности городских районов и реконструкции сложившихся участков уличных сетей, путем их разрушения и смены планировочных схем.

Система центров [16-21]. С 1589 г. до середины XVII в. Царицын имел две площади, располагавшиеся в крепости и связанные небольшим отрезком торговой улицы (236 м). Во второй половине XVII в. и до 1790 г. с ростом города формируются крупные площади на территории слобод, а пустырь между крепостью и северной частью города постепенно начинают использовать как ярмарочную площадь. В крепости к 1790 г. осталась только одна площадь. С 1790 и в особенности с 1820 г. формируются линейные центры между узлами бывших слобод. Это было вызвано неразвитостью центральных функций в крепости и расчлененностью планировочной структуры Царицына, вследствие чего в каждой из планировочных частей формировались свои центры, не связанные в единую общегородскую систему. Около 1820 г. в Царицыне было 5 узловых центров со стандартным набором функций и 1662 м улиц, сосредоточивших общегородские функции. Обеспеченность Царицына элементами системы

центров на 1820 г. составляла: на один узел – 36,5 га; на один гектар – 8,6 м линейных центров. Во второй половине XIX в. с превращением Царицына в крупный торгово-перевалочный центр России активизируется формирование периферийных узлов и развитие сети линейных центров. Преобладание транспортных, административных, торговых функций, тяготеющих к основным коммуникациям и местам приложения труда – к Волге и железным дорогам, обусловило развитие системы центров Царицына двумя частями в противоположных направлениях. Северная, наиболее старая и развитая часть системы центров формировалась активнее. Этому способствовало развитие общегородских функций на территории бывшей крепости и вокруг нее. К 1917 г. эспланада торговых и ярмарочных площадей с церквями и другими общественными учреждениями протянулась от речного порта до железнодорожного вокзала. Если около 1900 г. в Царицыне было 9 узловых центров, то к 1917 г. их становится 16, из них 9 старых, активно функционирующих площадей. Длина линейных участков в 1900 и в 1917 гг. составляла соответственно 2868 и 5607 м (табл. 3), при уровне сохраняемости 52,3 и 48,3 %. На территориях отдаленных рабочих поселков существовало по одной-две торгово-культурной площади, остальные общественные функции не развивались.

В 20-30-е гг. продолжалось формирование периферийных узлов и развитие линейных участков центра, причем на новых территориях и в расширяющихся заводских поселках линейных центров, как правило, не возникало, в связи с небольшой площадью этих структурных частей, обслуживавшихся несколькими торговыми и транспортными узлами, и слабым развитием социальных инфраструктур. В старой части Сталинграда новых площадей почти не образовывалось, зато расширялась сеть линейных центров, вытянувшихся параллельно Волге и железным дорогам. К концу 30-х гг. процесс центроформирования в этой части города замедляется. В предвоенные годы Сталинград имел развитую двухчастную систему центров в пределах «старого города» и рассредоточенные по периферии узловые центры, не связанные между собой. Основой проектного решения восстановления центра Сталинграда в 40-50-е гг. стала архитектурно-планировочная ось, идущая от Вокзальной площади к площади Павших Борцов, затем по аллее Героев и площади Славы к берегу Волги – к речному вокзалу. Главной площадью города, как и до войны осталась площадь Павших Борцов. Новый центр Сталинграда не только восстанавливал четкость регулярной планировки исторически сложившегося центра, но и строился по той же линейно-узловой схеме. Линейно-

Таблица 3

Показатель	ЦАРИЦЫН						
	конец XVI в.	начало XVII в.	1790	начало XIX в.	1820	около 1900	около 1917
Количество узловых элементов центра, ед.	2	2	4	4	5	9	16
Длина линейных участков центра, м	235	235	235	1562	1562	2868	5607
Площадь линейных участков центра, га	0,3	0,3	0,3	4,7	4,7	8,6	16,8
Количество сохранившихся узловых элементов, ед.	-	2	2	2	4	4	9
Длина неизменяемых линейных участков центра, м	-	235	235	235	1562	1500	2718
Площадь неизменяемых линейных участков центра, га	-	0,3	0,3	0,3	4,7	4,5	8,2
Приращение линейных участков центра, м	-	0	0	1327	0	1368	2889
Площадь новых линейных участков центра, га	-	0	0	4,4	0	4,1	8,6

Таблица 4

Показатель	СТАЛИНГРАД-ВОЛГОГРАД			
	1920-1930-е	1940-е	1950-1960-е	1970-1980-е
Количество узловых элементов центра, ед.	46	51	77	84
Длина линейных участков центра, м	21650	7228	9591	21545
Площадь линейных участков центра, га	51	25,3	108	149,8
Количество сохранившихся узловых элементов, ед.	16	11	51	75
Длина неизменяемых линейных участков центра, м	6200	2780	7228	9591
Площадь неизменяемых линейных участков центра, га	18,6	9,7	25,3	108
Приращение линейных участков центра, м	15450	448	2363	11954
Площадь новых линейных участков центров, га	32,4	15,6	82,7	41,8

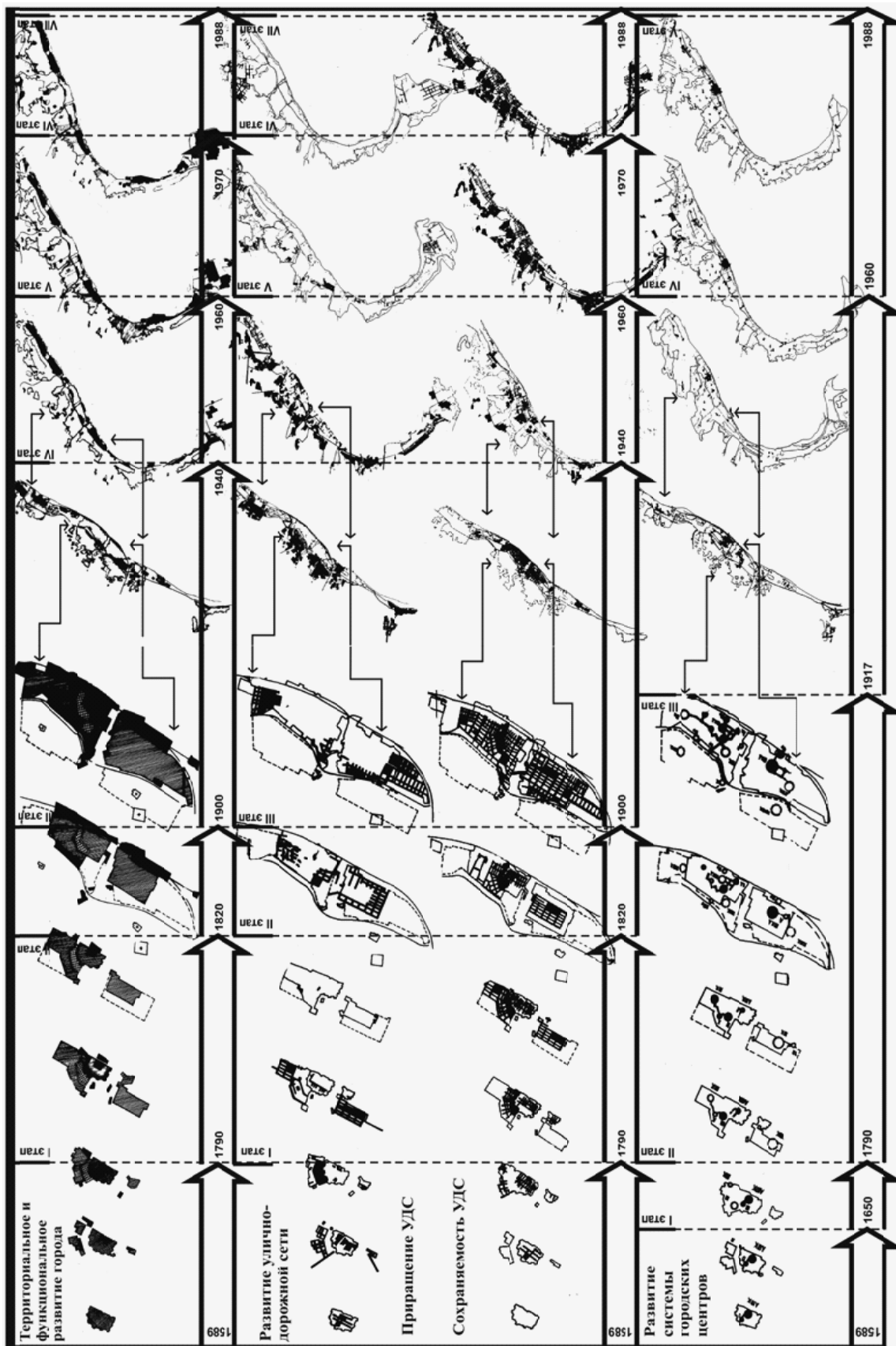


Рис. 1. Генезис компонентов планировочной структуры г. Волгограда

ные участки нового центра формировались не только между узлами, но также по основным артериям города, протянувшимся вдоль Волги (как и в довоенной системе центра). В связи с тем, что основные материальные ресурсы были сосредоточены в центральной части города, подвергшейся наиболее сильному разрушению, в периферийных районах (застраивавшихся стихийно) новых узлов не возникало, за исключением восстановления отдельных старых площадей. К 1960 г. в Сталинграде был 51 узел. Длина линейных участков составила 7228 м (табл. 4). Обеспеченность центральными функциями была очень низкая.

В 60-80-е гг. продолжалось формирование общегородского центра и насыщение общегородскими функциями прибрежной зоны Центрального района Волгограда, причем основная доля приходится на линейные участки. Медленные темпы развития социальной сферы, отдаленность районов от центральной части города, активное развитие городского центра на ограниченной территории [22-28] не позволяет говорить о центрах Волгограда, как о единой системе, тем более, что ни в одном из отдаленных планировочных районов к 1988 г. не сформировалось своего центра, несмотря на наличие отдельных узлов и небольших линейных участков. Это подтверждается низкой обеспеченностью традиционными центральными элементами.

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. 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.
2. Веретенников Д.Б. Предложения по структурно-планировочной реорганизации города Самары // Город в меняющемся мире: Межвуз. сб. науч. тр. / СамАСИ. Самара, 1993. С. 34-42.
3. 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.
4. 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.
5. 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 / СГАСУ. Электронные текстовые и графические данные (15,9 Мбайт). Самара, 2014. С. 332-334.
6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. Каракова Т.В. Оценка уровня транспортного комфорта при разработке схем территориального планирования и генерального плана города / СГАСУ. Каф. градостр-ва. Самара, 2006. 15 с.
12. Каракова Т.В. Оценка уровня транспортного комфорта при разработке схем территориального планирования и генерального плана города / СГАСУ. Каф. градостр-ва. Самара, 2006. 15 с.
13. Каракова Т.В. Графоаналитический подход к определению функциональной специализации объектов торговли в планировочной структуре города // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. № 1 (18). С. 19-22. DOI: 10.17673/Vestnik.2015.01.3.
14. 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.
15. 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.
16. 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.

17. *Галахов И.Б.* Особенности обновления и преобразования пространственно-планировочной структуры крупнейшего города в процессе его социально-функционального развития // Историческая преемственность в планировке и застройке города: межвуз. сб. науч. тр. Куйбышев: Куйб. гос. ун-т, 1986. С. 67-72.

18. *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.

19. *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.

20. *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.

21. *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.

22. *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.

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. *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.

25. *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.

26. *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.

27. *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.

28. *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.

© Веретенников Д.Б., Мятежин М.Д., 2015

Об авторах:

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

МЯТЕЖИН Михаил Дмитриевич

студент гр. 255 архитектурного факультета

Самарский государственный архитектурно-строительный университет

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

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

MYATEZHIN Michael

student gr. 255 Faculty of Architecture

Samara State University of Architecture and Civil Engineering

443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194

Для цитирования: *Веретенников Д.Б., Мятежин М.Д.* Генезис компонентов планировочной структуры Волгограда (Царицына – Сталинграда) с 1589 до 90-х годов XX века // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. №3 (20). С. 22-30.

For citation: *Veretennikov D.B., Myatezhin M.D.* Volgograd – Tsaritsyn – Stalingrad planning pattern: genesis of components (from 1589 to the 90-s of XX century) // Vestnik SGASU. Gradostroitelstvo i arhitektura [Vestnik of SSUACE. Town Planning and Architecture]. 2015. № 3 (20). Pp. 22-30.