

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО, ПЛАНИРОВКА СЕЛЬСКИХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ

УДК 711.4.01

DOI: 10.17673/Vestnik.2016.01.19

Д.Б. ВЕРЕТЕННИКОВ

ГЕНЕЗИС КОМПОНЕНТОВ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ САРАТОВА с 1590 до 90-х годов XX века

GENESIS OF COMPONENTS PLANNING STRUCTURE OF SARATOV from 1590 to 90-ies of XX century

Обзорно рассмотрено формирование планировочной структуры г. Саратова методом анализа покомпонентных 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 Саратова и ее качественные изменения во времени. Показаны этапы формирования системы городских центров: узловых и линейных. Описаны процессы интенсивного и экстенсивного развития системы центров Саратова. Приведены количественные показатели роста для всех компонентов планировочной структуры Саратова. Данные показатели сведены в таблицы. Приведена графическая схема генезиса планировочной структуры Саратова.

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 [1–6]. 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 (рис. 1).

Территориально-планировочная организация Саратова. Функциональное зонирование [7–10]. Поселение в начальный период своего существования в силу благоприятных географических и природных особенностей быстро росло и экономически развивалось. Прирост территории Саратова с 1674 по 1700 гг. составлял 7,2 га, и в конце XVII в. площадь города составляла 186,3 га. Планировка Са-

The article focuses on the formation of Saratov 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 Saratov 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 Saratov planning pattern are determined. These figures are summarized in tables. In conclusion a graphical scheme of the genesis of Saratov 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, city center, streets, roads, preservation.

ратова конца XVII в. отличалась высокой степенью регулярности, несмотря на то, что городские кварталы были различны по площади и конфигурации. Город развивался двумя компактными планировочными частями (разделенными Глебучевым оврагом) вдоль Волги и по направлению Московского тракта. В прибрежной зоне располагались сады, пристани, амбары и склады. Остальная территория Саратова была селитебной. Начиная примерно с 1700 г., с завершением периода становления правобережного Саратова (перенесён на правый берег в 1674 г.), темпы прироста его территории снижаются до 0,3 га и остаются постоянными до 1803 г. К началу XIX в. территория города увеличилась всего до 216,2 га. Планировочная организация Саратова менялась в северо-западной периферийной части города в результате частых по-

жаров. Схема центральной, старейшей части города оставалась практически без изменений, функциональная организация Саратова не изменилась до начала XIX в. В 1803 г. губернский Саратов получил первый регулярный план расширения и реконструкции города. План предусматривал освоение прилегающих свободных территорий на северо-западе города вдоль Московского тракта и перепланировку северо-западной окраины Саратова. Планировка центральной части города сохранялась неизменной. Кварталы, запроектированные по прямоугольной схеме, укрупнялись по сравнению со сложившимися. Их площадь варьировалась в пределах 3–3,5 га против 0,8–1 га в центре города. К 1812 г. территория города увеличилась до 384,3 га при среднегодовом приросте 18,7 га. Саратов продолжал развиваться двумя компактными, близко расположенными друг от друга структурными частями. Изменение административного и экономического статуса Саратова стало причиной расширения существующих неселитебных функций и формирования рассредоточенных по берегу Волги транспортно-производственных зон. Территория Саратова получила значительное приращение в направлении Московского тракта и Глебучева оврага. Чёткая система кварталов обеспечила дальнейшее развитие города также вдоль берега Волги по направлению Царицынского тракта. В «старом» Саратове сохранилась сложившаяся планировка, но она несколько видоизменилась в результате укрупнения ряда кварталов и придания им правильной формы (1,9–2,3 га). По мере удаления от Волги, участки новой планировки механически продолжали существующую регулярную схему. Город развивался по плану 1810–1812 гг. до второй половины XIX в., когда предусмотренная резервная территория была использована. Площадь территории Саратова увеличилась более чем в 2,5 раза и составила 978,3 га при среднегодовом приросте с 1812 по 1856 гг. – 13,5 га. Функциональное зонирование, сложившееся на предшествующих этапах развития города, сохранилось. Расширились селитебная, производственные, коммунальные и другие зоны. На северо-западной и южной окраинах Саратова дисперсно формируются неселитебные территории производственного и общественного назначения.

План 1856 г. сохранял западное и юго-западное направления роста города путём размещения новых прямоугольных кварталов, несколько увеличенных по сравнению со старыми (до 4,8–6 га). Осуществление этого плана протекало в новых социально-экономических условиях развивающегося капитализма, определивших следующий этап эволюции города. До 1870 г. развитие Саратова шло за счет освоения прилегающих свободных территорий и продолжения сложившейся планировочной схемы. Намечившаяся

в середине XIX в. тенденция к дроблению городских периферийных территорий усугубилась прокладкой в 1871 г. железной дороги. Вдоль нее к началу XX в. разместились крупные промышленные предприятия со своими заводскими поселками. Новые структурно-планировочные части уже не продолжали старую схему, а представляли обособленные планировочные образования. К 1915 г. Саратов распространился далеко от Волги, перешел на территории за железной дорогой и приобрел очертания Саратовской котловины. При среднегодовом приросте с 1856 по 1915 гг. 10,2 га, территория Саратова в 1915 г. составляла 1581 га. В структуре города отчетливо выделились структурно-планировочные части, отличающиеся по количественным и качественным параметрам от срединной части города (например, площадь хаотично расположенных кварталов рабочих окраин уменьшилась до 0,4–2 га). Особенностью функционального зонирования Саратова, сложившегося в период до 1917 г., стало дисперсное размещение вдоль железной дороги крупных производств, формирование на их основе селитебно-промышленных образований и появление функциональной чересполосицы. Продолжает расширяться прибрежная промышленная зона Саратова, а селитебная территория оказывается разрезанной зелеными массивами и железной дорогой.

За два послереволюционных десятилетия территория Саратова развивалась вдоль железной дороги по склонам гор и вдоль Волги. В 1920–1930-е гг. продолжается отпочкование новых структурно-планировочных образований, возникающих вокруг новых промышленных предприятий, тяготеющих к железной дороге. Планировочные схемы – преимущественно регулярного типа, но с более мелкими кварталами, порядка 1–1,8 га. Среднегодовой прирост территории за годы индустриализации возрос до 93,5 га, и к 1940 г. территория Саратова составила 3917,4 га. К концу 30-х гг. город представлял совокупность различных структурных частей, разделенных естественными и искусственными препятствиями. Таким образом, к 1940 г. сформировалась расчлененная планировочная структура Саратова. Функциональное зонирование города принципиально не менялось. Сложившаяся ранее функциональная чересполосица усугубилась формированием промышленно-коммунальной зоны вдоль железной дороги. По берегу Волги сформировалась другая промышленная зона так, что селитебные территории Саратова оказались отрезанными от реки. Функциональная организация новых структурно-планировочных частей оставалась прежней. В годы войны происходит интенсивное развитие градообразующей базы Саратова на основе расширения существующих и размещения эвакуированных сюда крупных предприятий машиностроения.

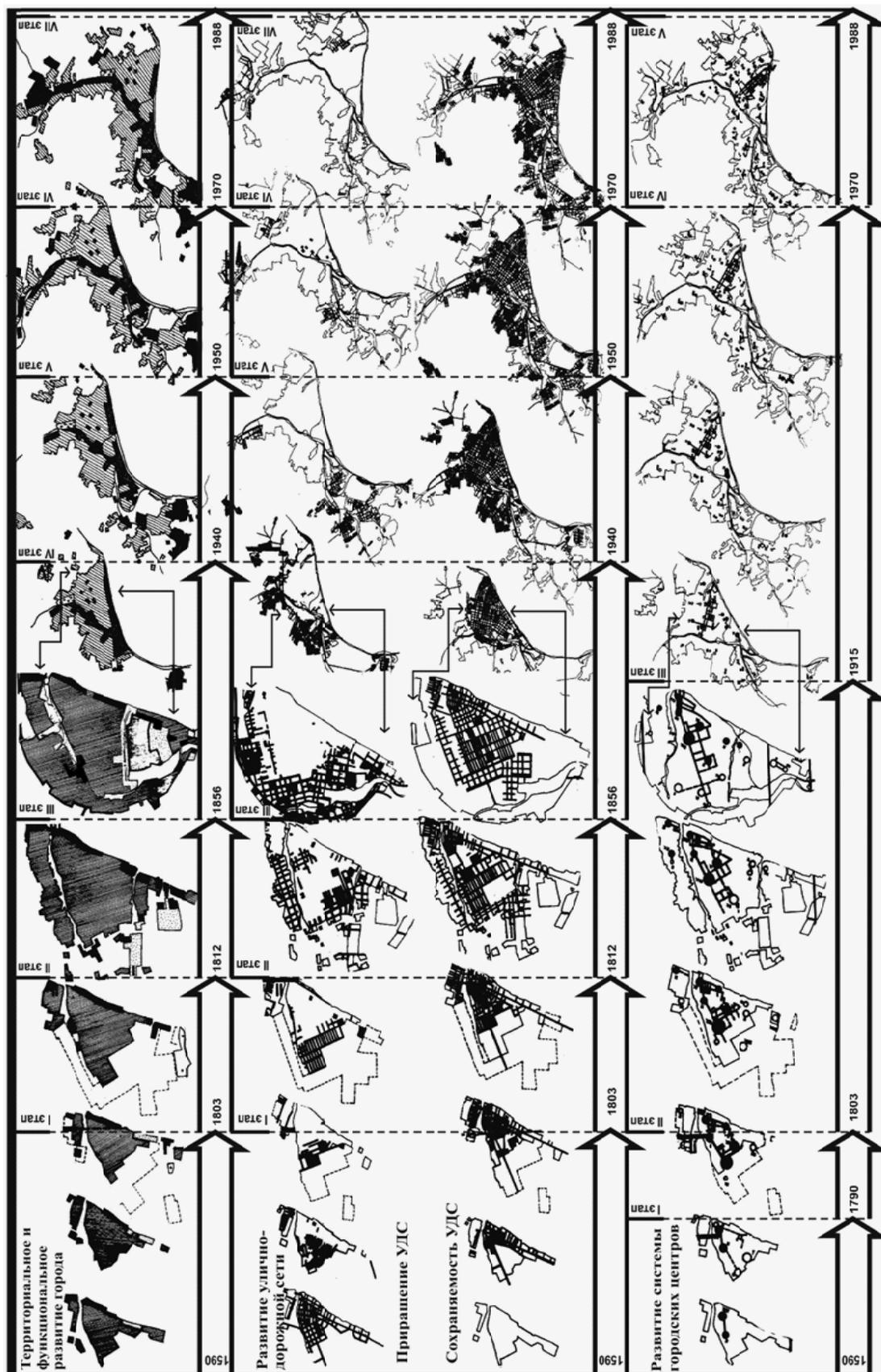


Рис. 1. Генезис компонентов планировочной структуры г. Саратова

Южнее сложившегося города (а также на северо-западе) быстрыми темпами застраивались свободные территории (среднегодовой прирост с 1940 по 1950 гг. - 190,3 га). Размеры планировочных элементов в новых районах варьировались от 0,4 до 5 га. Территория города к концу 40-х гг. представляла сочетание компактной исторической части с множеством периферийных структурных частей, разъединенных обширными пустырями. Расчлененный характер планировочной структуры Саратова не только сохранился, но и усилился. Общая площадь застроенных территорий города к 1950 г. составила 5819,9 га. В 40-е гг. в южной части Саратова образовалась обширная промзона. Существовавшая производственно-коммунальная зона получила развитие на северо-западе города. Новые структурные части по функциональному содержанию являлись промышленно-селитебными районами, в которых жилье располагалось в непосредственной близости от предприятий. Хаотичный характер размещения и планировки обусловил возникновение здесь функциональной чересполосицы, селитебные территории оказались перерезанными железной дорогой и протяженной промышленно-коммунальной зоной вдоль нее.

В 1950-1960-е гг. темпы прироста территорий Саратова снижаются (среднегодовой прирост с 1950 по 1970 гг. - 56 га). В соответствии с планом 1950-1952 гг. застраиваются территориальные «пустоты» в южной промышленной и в северной части Саратова. Необходимость соблюдения санитарных разрывов в южной промышленной зоне, а также значительная вытянутость города на юг (около 18 км) обусловили развитие Саратова в северо-западном направлении вдоль железной дороги. Планировочная организация новых районов определялась в большей степени пересеченным рельефом местности, чем какой-либо из ранее сложившихся планировочных схем. Величина структурно-планировочных элементов селитьбы варьировалась в диапазоне 1,3-5,7 га; промышленных территорий - 13-57,6 га и более. В 50-60-е гг. происходит сращивание структурных частей Саратова и формируется относительно компактная планировочная структура с преобладающим линейным направлением вдоль железной дороги. К концу 60-х гг. застроенная территория города составляла 6939,2 га. Сложившееся ранее функциональное зонирование Саратова в 50-60-х гг. не претерпело больших изменений. Продолжалась концентрация промышленных предприятий вдоль железной дороги и развитие линейной промышленной зоны, отделяющей периферийные жилые массивы от исторической части города, в которой сохранилось дисперсное размещение промышленных предприятий. Берег Волги на небольшом участке был расчищен от про-

мышленных предприятий, была устроена городская набережная, однако мощная береговая промзона сохранилась. В 1970-1980-е гг. приращение территории Саратова происходило главным образом в северо-западной оконечности города, где формировался новый промышленно-селитебный район. Пересеченный рельеф не позволял в полной мере осуществить планировку по микрорайонному принципу, поэтому основным элементом селитьбы осталась квартал и укрупненный квартал (3,5-7,9 га). Наиболее удобные территории отводились под промышленную застройку, площадь промышленных площадок достигает здесь 29,7-60 га и более. Среднегодовой прирост территории Саратова с 1970 по 1988 гг. невелик - 34,6 га. В 1988 г. площадь застроенной территории города составила 7562 га. Развитие Саратова на северо-запад шло при сохранении сложившейся компактно-линейной структуры. Параллельно с освоением периферийных резервных территорий в 1970-80-х гг. проводится реконструкция планировки и застройки в северной части Саратовской котловины и в других местах «старого» города. При этом используется регулярная основа сложившейся планировки с укрупнением кварталов с 0,4-2,3 до 5,1-5,5 га. Функциональное зонирование города сохраняется наряду с расширением всех основных зон. Размещение и расширение промышленных предприятий вдоль железной дороги, а жилых районов по обе стороны от нее по склонам гор продолжалось.

Система связей [11-16]. В связи с быстрым территориальным развитием в начальный период становления города темпы прироста уличной сети были высокими (887,3 м) и к концу XVII в. длина улично-дорожной сети (УДС) составила 23069 м, при ширине улиц 12 м. Затем развитие города замедлилось, и в 1790 и 1803 гг. длина сети составляла соответственно 30153 и 32656 м. С 1674 по 1803 гг. трассировка улиц на периферии Саратова часто менялась, но основная доля улиц оставалась без изменений - уровень сохранности в 1790 и 1803 гг. составлял соответственно 52,9 и 73,6 %. УДС Саратова уже на ранних этапах развития отличалась упорядоченностью, в связи с чем первый регулярный план почти не затрагивал сложившуюся уличную сеть, а развивал ее на свободные территории. По плану 1803 г. новая уличная сеть была менее плотной (около 8,7 км/км²) с шириной улиц порядка 30 м. Планировочные направления, заданные внешними дорогами и рельефом местности, обеспечивали быструю и удобную связь всех частей города с берегом Волги - главной торгово-транспортной артерией города. В дальнейшем УДС Саратова развивалась путем приращения сложившейся сети (по планам 1810-1812 и 1856 гг.) по периметру города на свободные территории. Изменения в трассировке улиц, обу-

словенные аномалиями рельефа, не меняли общей схемы. Уровень сохраняемости был достаточно велик: в 1812 г. – 85,6 % и в 1856 г. – 75,5 %. Длина УДС Саратова при высоком среднегодовом приросте составляла в 1812 и 1856 гг. – 48556 и 89794 м соответственно. Около 1856 г. перепланируется нерегулярный участок сети в районе между тремя центральными площадями. Планировка конца XVII в. (существовавшая здесь) постепенно транслировалась в более поздние планировочные схемы и была полностью восстановлена.

Это, вероятно, объясняется двумя причинами: 1) градостроительной доктриной XVIII – XIX вв.; 2) необходимостью установления наиболее четких связей между важнейшими центрами города. В конце XIX – начале XX в. продолжался интенсивный рост УДС Саратова. Новые участки сети качественно отличались от планировочной схемы предшествующих лет. Этому наряду с изменившимися социально-экономическими условиями способствовал сложный рельеф. Дефицит удобных для застройки земель становится ощутимым, в стыковых зонах между сохранившейся УДС и новыми участками происходит деформация и дробление сети, ведущие к усложнению транспортных и других связей. Новая сеть представляет разрозненные участки, слабо связанные друг с другом, но в целом продолжающие сложившиеся улицы. Значительно повышается их плотность (до 14 км/км²). Ухудшению связности способствовала железная дорога, перерезавшая город на периферии. Длина УДС к 1915 г. составила 187702 м (табл. 1), из них 48,1 % – сохранившиеся улицы.

В 1920-1930-е гг. продолжается отпочкование новых участков УДС на свободные территории за железной дорогой, а также севернее и южнее основного города. Регулярность повышается, но плотность остается большой, порядка 14,1 – 9,4 км/км². Повышению связности новых участков УДС препятствует гористый рельеф местности. При среднегодовом приросте параметров сети с 1915 по 1940 гг. 8 143,6 м/10,3 га, общая длина в 1940 г. составила 391292 м. В 1940-е гг. с дальнейшим расчленением структуры уличные сети

отдельных районов формируются независимо друг от друга по произвольным схемам. Плотность сети в этих районах варьируется от 10,3 до 2,8 км/км². В системе связей ведущее значение приобретает железная дорога и внешние автодороги, соединяющие структурно-планировочные части города. Сложившаяся до 1940-х гг. УДС оставалась без изменений, поэтому уровень сохраняемости повысился с 43,6 % в 20–30-е гг. до 71,1 %. Общая длина УДС Саратова к 1950 г. составляла 550467 м. В 50–60-е гг. развитие уличной сети Саратова шло по трем направлениям: 1) формирование новых участков сети на свободных периферийных территориях; 2) объединение УДС районов, сложившихся в 40-е гг., и повышение их связности между собой и с центральной частью города; 3) выборочная реконструкция уличных сетей вдоль железной дороги путем их разуплотнения и расширения улиц. Общим для первых двух типов развития являлось то, что новые участки сети формировались произвольно, зачастую хаотично и не соответствовали предшествующим планировочным схемам. Различна плотность новых участков – от 11 до 4 км/км². Общая длина сети к 1970 г. составила 609 737 м, а уровень сохраняемости повысился до 88 %. Сложившаяся к 1970 г. система связей Саратова характеризовалась неупорядоченностью, запутанностью. Железные дороги, разъединившие отдельные районы города, затрудняют коммуникации как между районами, так и с центральной частью города, связи которой наиболее четкие и организованные. В 1970–80-е гг. темпы прироста УДС продолжают снижаться, общая длина к 1988 г. увеличилась ненамного и составила 645112 м (табл. 2).

Приращение сети происходило на северо-западе города и по характеру трассировки улиц мало отличалось от предшествующего этапа (за исключением промрайонов, где плотность сети снизилась до 1,9 км/км²). В 80-е гг. подверглась перепланировке уличная сеть отдельных бывших периферийных поселков, которая разуплотняется с 10 до 5,1 км/км², сохраняя при этом часть улиц, идущих в центр города. Таким образом, еще больше упорядочивается

Таблица 1

Показатель	САРАТОВ					
	конец XVII в.	1790	1803	1810-1812	1856	1915
Площадь освоенной территории, га	186,3	212,8	216,2	384,3	972,3	1581
Общая длина улично-дорожной сети, м	23069	30153	32656	48556	89794	187702
Общая площадь улично-дорожной сети, га	27,7	36,2	98	145,6	269,4	563
Длина неизменяемой части улично-дорожной сети, га	-	15943	24032	41580	67752	90264
Площадь неизменяемой части улично-дорожной сети, га	-	19,1	72,1	124,7	203,3	270,8
Средняя ширина улиц, м	12	12	30	30	30	30
Площадь запроектированной территории, га	-	-	200,8	372,5	-	-

система связей Центрального планировочного района Саратова. Уличные сети на остальной территории города в данный период не реконструировались, что в совокупности с малым приростом улиц обусловило повышение уровня сохраняемости до 92,9 %. В целом система связей Саратова за последние десятилетия XX в. практически не изменилась и сохранила все свои недостатки.

Система центров [17-21]. К концу XVII в. Саратов имел два узловых центра – главную площадь города, сосредоточившую административную, торговую и культурную функции, и торговую площадь, соединяющуюся с первой линейным центром (428 м), сформировавшимся по главной улице – Московскому тракту. С конца XVII в. до 1790 г. с активизацией экономической и административной деятельности Саратова формируются три крупные периферийные площади, дублирующие функции сложившихся. Продолжалось развитие линейных центров по сложившимся улицам (их длина к 1790 г. составляла 2076 м). В связи с активным формированием новых линейных участков в старой части города и на периферии, доля сложившихся центральных улиц к 1803 г. была невелика – 29,2 %. План 1803 г. сохранил 5 из 6 городских площадей (придав им правильную геометрическую форму), которые в совокупности со сложившимися торговыми улицами составили основу линейно-узловой системы центров Саратова. Постепенно основные общественные функции города перемещаются со старых площадей на улицы и площади, формирующиеся на новых территориях. С 1803 по 1916 гг. развитие системы общегородских центров происходит за счет последовательного формирования новых периферийных узлов, приращения и трансформации сети линейных центров. Формирование новых элементов центра Саратова происходило преимущественно вдоль главной улицы, общественные функции распределялись также по параллельным улицам. Прокладка железной дороги обусловила формирование транспортных узлов в отдалении от основной части системы центров, но не вызвала ее перестройки, так как центр, соединив два важнейших транспортных узла (вокзал и волжские пристани), получил до-

полнительный стимул к развитию сложившегося планировочного направления. В 1915 г. в Саратове насчитывалось 18 крупных и мелких фокусов городской активности. Общая длина улиц с центральными функциями составляла 16251 м (табл. 3), из них 68,3 % – сохранившиеся. Обеспеченность города элементами системы центров на 1915 г. была следующая: 87,7 га территории на один узел и 10,3 м линейных участков на один гектар.

В 1920-1940-е гг. развитие системы общегородских центров, сложившейся в пределах Саратовской котловины, замедлилось. Стабилизация наступила в середине 30-х гг., когда здесь возникло два новых узла и длина линейных участков увеличилась до 19750 м. До начала 50-х гг. площади и другие фокусы общественной активности (культуры, науки, транспорта, управления, спорта, торговли и т.д.) формировались в периферийных районах. Расчлененность планировочной структуры и неразвитость социальных инфраструктур сдерживали объединение рассредоточенных периферийных узлов, тем не менее в конце 40-х гг. в ряде районов формируются локальные участки центра между ближайшими узлами. Длина их была невелика, о чем свидетельствуют общие показатели развития центров Саратова. Равномерное размещение узлов по территории периферийных районов – позитивное качество системы центров в 20-40-е гг., но обеспеченность города центральными функциями за данный период резко снизилась и к концу 40-х гг. составляла: на один узел 141,9 га; на один гектар 3,7 м.

В 60-80-е гг. развитие системы центров Саратова шло по двум направлениям: 1) Активизация развития центров в «старом» городе, насыщение его территории новыми общественными функциями. В 50–60-е гг. в результате локальной реконструкции планировочных схем в центральном районе и с образованием Саратово – Энгельской агломерации, город получил несколько новых площадей (в основном транспортно-предзаводских), линейные участки центра развивались медленно. В 70–80-е гг. активизируется концентрация общественных функций по сложившимся улицам «старого» Саратова в связи с реконструкцией застройки. Новых площадей в 70-80-е гг. не возникло.

Таблица 2

Показатель	САРАТОВ			
	1920-1930-е	1940-е	1950-1960-е	1970-1980-е
Площадь освоенной территории, га	3917,4	5819,9	6939,2	7562
Общая длина улично-дорожной сети, м	391292	550467	609737	645112
Общая площадь улично-дорожной сети, га	821,7	1156	1280,4	1612,8
Длина неизменяемой части улично-дорожной сети, м	170729	391292	536287	599237
Площадь неизменяемой части улично-дорожной сети, га	512,4	821,7	1126,2	1258,3
Средняя ширина улиц, м	21	21	21	25

Таблица 3

Показатель	САРАТОВ					
	конец XVII в.	1790	1803	1810-1812	1856	1915
Количество узловых элементов центра, ед.	2	6	6	10	13	18
Длина линейных участков центра, м	428	2076	6891	11214	13332	16251
Площадь линейных участков центра, га	0,5	2,5	20,7	33,6	40	48,8
Количество сохранившихся узловых элементов, ед.	-	2	5	6	7	9
Длина неизменяемых линейных участков центра, м	-	428	2012	6570	7490	10609
Площадь неизменяемых линейных участков центра, га	-	0,5	6	19,7	22,5	31,8
Приращение линейных участков центра, м	-	1648	4879	4644	5842	5642
Площадь новых линейных участков центра, га	-	2	14,7	13,9	17,5	17,0

Таблица 4

Показатель	САРАТОВ			
	1920-1930-е	1940-е	1950-1960-е	1970-1980-е
Количество узловых элементов центра, ед.	31	41	52	56
Длина линейных участков центра, м	19750	21500	35000	45000
Площадь линейных участков центра, га	59,3	63,1	92,1	113,1
Количество сохранившихся узловых элементов, ед.	17	31	34	51
Длина неизменяемых линейных участков центра, м	15750	19750	205000	35000
Площадь неизменяемых линейных участков центра, га	47,3	59,3	61,6	92,1
Приращение линейных участков центра, м	4000	1750	14500	10000
Площадь новых линейных участков центров, га	12	3,8	30,5	21

2) Образование новых узловых центров в периферийных районах Саратова и формирование линейных участков между группами узлов. Недостатки системы связей города, затрудненность транспортных и пешеходных коммуникаций, рассредоточенность периферийных центров повлияли на характер развития линейных участков центра в периферийных районах Саратова – это небольшие отрезки улиц – кратчайших связей между узлами. Недостаток активных фокусов общественной жизни обусловил сосредоточение различных центральных функций на рядовых улицах в ходе реконструкции их застройки.

Число узлов городской активности выросло в Саратове с 52 в 50–60-е гг. до 56 в 70–80-е гг. Общая длина линейных центров к концу 80-х гг. составила 45000 м против 35000 в 50–60-е гг. (табл. 4). Уровень сохраняемости линейных участков оставался высоким. Сложившаяся к 1988 г. система центров характеризуется высокой плотностью и взаимосвязанностью в исторической части города, тогда как в периферийных структурных частях плотность элементов системы значительно ниже. Так, в 50-60-е гг. на один узел приходилось 133,4 га; на один гектар – 5 м линейного центра. В 70-80-е гг. – 135 га на один узел; на один гектар – 6 м линейного центра. Железная дорога с поясом промпредприятий препятствует образованию единой взаимосвязанной системы центров Саратова. Вследствие этого (а также в результате развития агломерационных процессов и притока

пригородного населения) продолжается насыщение общегородскими функциями центрального района города. На периферии, обладающей меньшим потенциалом, центроформирование замедляется.

Вывод. Историко-генетический анализ 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 СГА-СУ. 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 СГА-СУ. 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 городов // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции / СГА-СУ. Самара, 2014. С. 332–334 (дата обращения: 16.03.2015).
4. Веретенников Д.Б. Понятие планировочной структуры города. Структурные компоненты и их планировочное воплощение // Вестник СГА-СУ. 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. 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.
7. 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.
8. Гниломедов А.С. Преобразование территорий массовой индустриальной жилой застройки в постсоветский период развития города Самары // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й юбилейной Всероссийской научно-технической конференции / СГАСУ. Самара, 2014. С. 336–338 (дата обращения: 15.05.2015).
9. Ребайн Т.Я., Васильчикова С.Ф., Корякин Ю.М. и др. Самара в зеркале урбанистики: монография / под ред. Т.Я. Ребайн; СГАСУ. Самара, 2004. 248 с.
10. Каракова Т.В. Оценка уровня транспортного комфорта при разработке схем территориального планирования и генерального плана города / СГАСУ. Каф. градостр-ва. Самара, 2006. 15 с.
11. 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.
12. 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.
13. 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. 96–99.
14. 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.
15. 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.
16. Синельник А.К. История градостроительства и заселения Самарского края / Администрация Самар. обл. Самар. губерн. фонд поддержки обществ. инициатив. Самара, 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. Самара, 2014. С. 334–336 (дата обращения: 16.03.2015).
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. Самара, 2014. С. 351–352 (дата обращения: 18.03.2015).
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. Самара, 2014. С. 338–340 (дата обращения: 18.03.2015).
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.

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 Department
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 Саратова с 1590 до 90-х годов XX века // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2016. №1(22). С. 112-119. DOI: 10.17673/Vestnik.2016.01.19.
For citation: Veretennikov D.B. Saratov planning pattern: genesis of components (from 1590 to the 90-s of xx century) // Vestnik SGASU. Town Planning and Architecture. 2016. № 1(22). Pp. 112-119. DOI: 10.17673/Vestnik.2016.01.19.