

**А. В. ЖОГОЛЕВА**  
**А. Н. НИКОЛАЕВА**

## **ТРАНСПОРТНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АРЕАЛОВ ГОРОДСКОЙ АКТИВНОСТИ В СТРУКТУРЕ ГОРОДА САМАРЫ**

**TRANSPORT ORGANIZATION OF AREAS OF URBAN ACTIVITY  
IN THE STRUCTURE OF THE SAMARA CITY**

*В статье исследуются особенности транспортного обслуживания городских территорий Самары во взаимосвязи с планировочным каркасом города. Формирование системы городских центров и ареалов городской активности рассматривается исходя из принципа транспортной обеспеченности городских территорий и центров. Исследуются качества транспортно-пешеходного каркаса Самары, параметры улиц общегородского и районного значения.*

*The article examines the features of transport services for urban areas of Samara in relation to the planning framework of the city. The formation of a system of urban centers and areas of urban activity is considered based on the principle of transport security of urban territories and centers. The article examines the quality of the transport and pedestrian framework of the city of Samara, the parameters of streets of citywide and district significance.*

**Ключевые слова:** ареалы городской активности, планировочная структура, транспорт, транспортный каркас, улица общегородского значения, улица районного значения, Самара, транспортное обслуживание, городской центр

**Keywords:** areas of urban activity, planning structure, transport, transport framework, city-wide street, district-level street, Samara, transport services, city center

В структуре крупного города, в том числе и Самары, происходит разделение территорий по активности посещений, взаимодействию с градостроительными центрами, местоположению в планировочной структуре города, разнообразию форм деятельности горожан и функций общественных объектов. Ареалы городской активности формируются вокруг градостроительного ядра – элемента планировочной структуры города, комплекса общественных функций, многообразия форм использования, обеспеченных городской транспортной инфраструктурой [1, 2].

ной организации ареалов городской активности были положены материалы Генеральной плана, сведения общедоступных GPS-треков, отслеживающих перемещение горожан, размещенных на портале открытых геоданных – Open Street Map, а также принимались во внимание сведения, размещенные на сайте strava.com-карта активности GPS-треков за последние два года, и информация о потребности в общественном транспорте в разных участках города с сайта carto.com [3, 4] (рис. 1).

Транспортная организация выявленных при изучении ареалов городской активности в планировочной структуре города является весьма значимой. По нашему мнению, именно транспортная организация становится определяющим фактором в концепции развития ареалов городской активности в структуре города. Планировочные и функциональные центры территорий тогда могут приобрести общегородское градостроительное значение, когда связаны целостным коммуникативным каркасом, транспортным (в том числе и общественный транспорт) и пешеходным.

### **Транспортная инфраструктура исторической части города Самары**

В основу анализа транспортной ситуации Самары и выявления принципов транспорт-

Планировочно-коммуникативный каркас Самары в целом обеспечен инфраструктурой городского общественного транспорта, но достаточно неравномерно. Самарский, Ленинский и Железнодорожный районы, расположенные на территории исторического центра города, имеют регулярную планировочную структуру с небольшим размером квартала, что делает дорожно-транспортное обслуживание территорий равномерно-сплошным и связным. Поскольку градостроительных возможностей к расширению узких исторических улиц (25 м расстояние между крас-

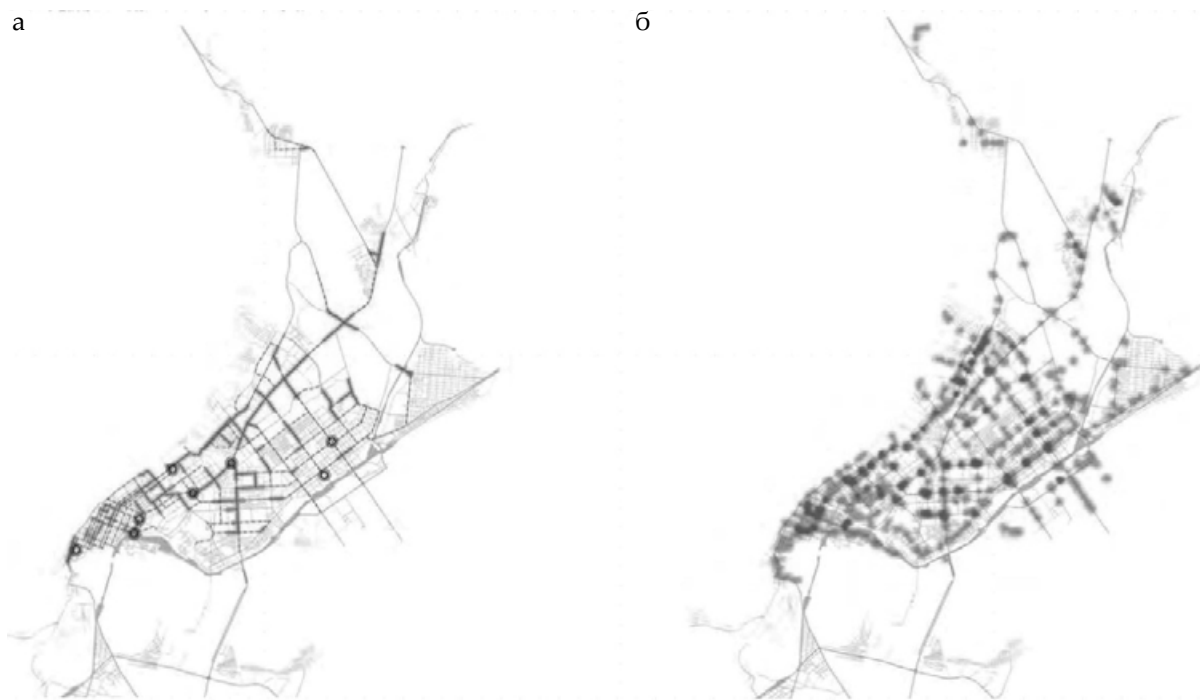


Рис. 1. Транспортная организация ареалов городской активности:  
а – схема активности GPS-треков на 2017–2019 гг.; б – схема потребности в общественном транспорте

ными линиями) нет, то в перспективе при увеличении трафика возможно введение системы улиц с односторонним движением. Маршруты общественного транспорта имеют широкий охват территории, доступны практически все исторические кварталы застройки. Исключение составляют территории ближе к реке Самаре. Вдоль реки планируется строительство новой магистральной улицы Набережная р. Самары, которая позволит удобно связать территории Самарского, Железнодорожного, Советского, Промышленного районов города. Серьезным недостатком транспортного обслуживания исторического центра города является отсутствие линии подземного метрополитена.

Автомобильная обеспеченность горожан растет, поэтому доступность центральных районов города для личного транспорта становится большой проблемой, главной частью которой является нехватка парковочных мест. Зарубежный опыт организации транспортной доступности исторических центров городов говорит о необходимости устройства трех–пяти подземных парковочных уровней, над которыми размещаются открытые озелененные пространства и здания. При этом важно признавать, что градостроительная политика ограничения доступа личного транспорта в исторические центры крупных городов имеет мировую многолетнюю успешную практику [5].

### *Транспортная инфраструктура срединной части города Самары*

За историческим центром трассировка улиц, формирующая структуру транспортного каркаса следующего за историческим центром города Октябрьским районом, обусловлена двумя факторами: подчинению линиям берега реки Волги и возможностями примыкания новых планировочных структур к историческому ядру города. Регулярная ортогональная сетка исторических кварталов в срединной зоне города прерывается, формируя своего рода «пучок» разнонаправленных трассировок. Но поскольку исторически Октябрьский район развивался неравномерно, без единого градостроительного проекта, отдельными участками и анклавами, каждый из которых имел свой масштаб, размер и функциональное назначение, то целостного, равномерно-сплошного и связанного транспортного решения в этой части города не получилось [6].

Единственным сквозным, непрерывным элементом транспортного каркаса, проходящим через Октябрьский район и далее через весь город, продолжающимся в историческом центре исторической ул. Самарской, является ул. Ново-Садовая. Если будет обеспечено удобное транспортное примыкание ул. Самарской к мостовому проезду через реку Самару, магистральное значение ул. Ново-Садовой еще более вырастет.

Магистральная улица Московское шоссе, имеющая на всем своем протяжении хорошую пропускную способность и удобные транспортные пересечения с другими городскими улицами, на участке примыкания к территориям исторического центра города переходит в неширокую улицу Мичурина – улицу районного значения с небольшой пропускной способностью, которая вскоре обрывается, упираясь в территорию троллейбусного депо. Это приводит к перегрузке улицы и многочисленным заторам трафика. Таким образом, Московское шоссе не дает удобного подключения городских территорий к системе общегородских центров центральных районов Самары.

Улицы общегородского значения – улица Гагарина, имеющая хорошую пропускную способность на всем своем протяжении, удобно связывая периферийные городские районы с промышленным центром Кировского района. При этом улица не обеспечивает удобной транспортной связи периферийных районов города с системой центров центральных городских районов с точками притяжения интересов горожан. Причиной этого является незавершенность ул. Гагарина на территории Октябрьского района. Улица заканчивается присоединением к короткой ул. Луначарского, которая не имеет выхода к магистральным улицам с хорошей пропускной способностью, таким как пр. Ленина, ул. Ново-Садовая, Волжский пр. Таким образом, ул. Гагарина также не подключает периферийные районы города к системе общегородских центров Самары.

Улицы общегородского значения – улица Авроры, имеющая прямой выход на пригородные территории и Самарскую обводную дорогу и города в южном направлении, заканчивается территорией Ботанического сада, не имеет продолжения на территории Октябрьского района, и пересечения с улицей общегородского значения Ново-Садовой. Таким образом, южное направление развития города не имеет удобной связи с центральными городскими районами и является изолированным от системы общегородских центров, не формируя своих собственных городских центров, за исключением ТРК «Аврора».

Такая нецелостность и несвязность транспортного каркаса улиц общегородского значения с системой общегородских центров и точек притяжения интересов горожан делает эти центры и точки труднодоступными. Большую роль в решении данной проблемы сыграло строительство метро на территории Октябрьского района: было построено 4 станции, и практически вся территория Октябрьского района Самары стала доступной посредством метрополитена.

Прерывистость улиц районного значения в срединной зоне города также является большой проблемой для транспортного обеспечения доступности территорий. Улица Мичурина обрывается территорией троллейбусного депо, Волжский проспект – ул. Лесная (магистральное транспортное направление развития Самары вдоль волжского берега) завершаются территорией завода им. Масленикова, ул. Молодогвардейская заканчиваются территорией военного госпиталя на месте бывшего монастыря, пр. Ленина (одна из самых широких в красных линиях улиц Самары) завершается пешеходной площадью и стадионом, ранее массивом частной приусадебной застройки. Все они представляют собой фрагменты линейного каркаса, прерывающиеся, вычлененные из структуры, не обладающие связностью и целостностью. Плохо развита система поперечных связей между ними, зачастую представляющая собой также фрагментарные структуры улиц протяженностью всего несколько кварталов: пр. Масленикова (пять кварталов), ул. Луначарского (три квартала), ул. Осипенко (пять кварталов), ул. Полевая (пять кварталов) и др. Непостоянство планировочных параметров улиц, недостаточная их протяженность, отсутствие регулярных связей и удобных пересечений образуют своего рода структурный хаос, что выражается в многочисленных заторах дорожного движения в срединной зоне. Таким образом, транспортный каркас Октябрьского района, примыкая к регулярной транспортно-планировочной структуре исторического города, не перенимает ее целостности, обладает качествами незавершенности, прерывистости и не справляется с ролью транспортного сообщения между общегородским и историческим центром Самары и ее периферийными районами.

Пешеходный каркас Октябрьского района сформирован бульварами, линейными скверами вдоль улиц: Волжского пр., пр. Ленина, Ново-Садовой, Московского шоссе, Осипенко, Полевой и связывает между собой многие общегородские и районные общественные и рекреационные функции, что способствует развитию пешеходным коммуникациям в этой части города и связывает расположенные на территории жилые микрорайоны с системой городских центров [7].

Коммуникативные пространства срединной части города (Октябрьского района) играют важную роль в развитии урбанистического пространства Самары. Они имеют транзитное значение, встраиваясь в транспортный каркас города и собирая и перераспределяя транспортные потоки, но также обладают и внутренними градостроительными ресурсами,

формирующими систему городских центров и организовывая общественную жизнь горожан. Являясь центрами общественного притяжения, коммуникативные пространства нуждаются в продуманной транспортно-пешеходной сети, которая недостаточно развита, нуждается в дополнении и завершении. Реконструкция, завершение транспортного каркаса средней зоны, подземная урбанистика, транспортные развязки, пешеходные маршруты, паркинги для автомобилей необходимы для связности коммуникативного центра этой части города.

### *Транспортная инфраструктура периферийных районов города Самары*

Ключевые направления, определяющие планировочную структуру транспортного каркаса средней и периферийной частей города, расположенных северо-восточнее Октябрьского района, обусловлены наличием нескольких факторов: линейным развитием города вдоль реки Волги (магистральные улицы Ново-Садовая, Московское шоссе), транспортным решением Безьянской промзоны и прилегающих жилых районов и задачами связывания исторического центра города с промышленными районами Безьянки и Кировского района (магистральные улицы Гагарина, Победы) [8].

В начале 40-х гг. XX в. перед городом (тогда Самара называлась Куйбышевом) встала сложнейшая градостроительная задача – наладить транспортные связи исторического города с районами строящегося Безьянского промузла, расположенного на удалении более 10 км. С перевозкой тысяч человек, стремившихся из старого города одновременно попасть на заводы к началу смены, железная дорога не справлялась. Автобусного сообщения, как и дорог с твердым покрытием, не было. Город и Безьянку связывало только грунтовое Черновское шоссе, устроенное еще в конце XIX в. В 1943 г. от ул. Полевой до 4-го района УОС (окрестности современной площади Кирова) удалось протянуть трамвайную линию длиной 12,3 км. В 1944 г. был построен первый в области электрифицированный участок железной дороги Куйбышев–Безьянка протяженностью 15 км. Но электротранспорт (трамвай, электропоезд) не справлялись с объемом пассажиропотоков Куйбышев–Безьянка, ситуация транспортного обслуживания продолжала оставаться крайне тяжелой.

В период Великой Отечественной войны были проведены работы по асфальтированию Безьянского и Черновского шоссе (ныне улицы Победы и Гагарина) и Семейкинского шоссе (Московское шоссе), а также выполнена

прокладка трассы Безьянка–Красная Глинка (ныне пр. Кирова и участки Московского и Волжского шоссе в городе Самаре). Далее твердое покрытие постепенно стало появляться и на других промышленных и жилых улицах Безьянки, причем даже раньше, чем в историческом городе [8].

К середине XX в. большие территории между двумя центрами города Куйбышева: историческим и промышленным, ставшие сегодня городскими Промышленным, Советским, Октябрьским районами, были слабозастроенными, не имели ни транспортной, ни инженерной городской инфраструктуры. Задачи их застройки решались в достаточно сжатый период времени, недостаточный для подлинной урбанизации городских территорий.

Прошло всего несколько десятилетий городского развития, пока городская ткань двух полюсов роста срасталась в целостную планировочную структуру [9]. До сих пор в срединной зоне города присутствуют участки разрывов городской ткани, на территории которых сохранилась малоэтажная застройка усадебного типа (участок в границах улиц Ново-Садовой, Потапова, Московское шоссе, участок в границах улиц Ставропольской, Ново-Вокзальной, XXII Партсъезда, Карла Маркса и др.). Не получила достаточной целостности и связности и транспортная инфраструктура срединной зоны Куйбышева, а затем и Самары. Например, улица XXII Партсъезда прерывается между улицами Ставропольской и Стара-Загорой.



Рис. 2. Ареалы и точки городской активности в транспортно-планировочном каркасе города

Исследование показало, что за пределами центральных городских районов точки притяжения интересов горожан (в основном это объекты с торгово-развлекательными функциями) образуют периферийные ареалы городской активности (рис. 2) вдоль двух продольных градостроительных осей городского развития – магистральных улиц общегородского значения Московское шоссе и Ново-Садовой. Поэтому очень важны транспортные связи между этими улицами, а также связность с центрами территорий прилегающих микрорайонов жилой застройки. Между магистральными улицами Ново-Садовой и Московское шоссе улицы Советской Армии и Ново-Вокзальная имеют недостаточную пропускную способность, улица XXII Партсъезда прерывается между улицами Ново-Садовой и Московское шоссе. Это делает транспортное обслуживание периферийных ареалов городской активности недостаточно развитым [10].

**Выводы.** 1. Наличие большого количества ареалов городской активности, которые практически полностью перекрывают значительную часть исторического центра Самары (Самарский, Ленинский, Железнодорожный районы), регулярная планировочная структура, развитое транспортное обслуживание позволяют говорить о формировании в историческом центре Самары мультифункционального общественного кластера, который обладает связностью, доступностью и развитым градостроительным и транспортно-пешеходным каркасом.

2. Исторически задачи связности двух центров Самары (исторического и промышленного) решались в суровых условиях Великой Отечественной войны и затем в сжатые сроки послевоенных десятилетий, недостаточные для подлинной урбанизации заново осваиваемых городских территорий. Это привело к незавершенности, прерывистости, несвязности городского транспортного каркаса.

3. Улицы общегородского значения Московское шоссе, имеющая на всем своем протяжении хорошую пропускную способность, не дает удобного подключения городских территорий к системе общегородских центров центральных районов Самары. Улицы общегородского значения Гагарина не подключает периферийные районы города к системе общегородских центров Самары. Улицы общегородского значения Авроры, имеющая прямой выход на пригородные территории и Самарскую обводную дорогу и города в южном направлении, не имеет пересечения с улицей общегородского значения Ново-Садовой и не имеет удобной связи с центральными городскими районами.

4. Отмечена прерывистость и незавершенность улиц районного значения в центральной и срединной зоне города как в продольном на-

правлении транспортного каркаса города, так и в поперечном: ул. Мичурина, ул. Лесная, ул. Молодогвардейская, пр. Ленина, пр. Масленникова, ул. Луначарского, ул. Революционная, ул. XXII Партсъезда и пр.

5. За пределами центральных городских районов точки притяжения интересов горожан (в основном это объекты с торгово-развлекательными функциями) образуют периферийные ареалы городской активности вдоль двух продольных градостроительных осей городского развития – магистральных улиц общегородского значения Московское шоссе и Ново-Садовой. Транспортные связи между ними имеют недостаточную пропускную способность.

6. Нецелостность и несвязность транспортного каркаса города с системой общегородских центров и точек притяжения интересов горожан делает эти центры и точки труднодоступными.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Крашенинников А.В. МАКРО-пространства городской среды // Международный электронный научно-образовательный журнал. 2016. №3(36). 11 с.
2. Колесников С.А. Архитектурная типология высокоурбанизированных многофункциональных узлов городской структуры крупнейшего города (на примере города Самары): автореф. дис. ... канд. арх. Нижний Новгород, 2006. 20 с.
3. Генеральный план города Самары [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://samadm.ru/docs/urban-planning/genplan/> (дата обращения: 09.10.2018).
4. Сайт Администрации городского округа Самара – история Октябрьского района [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.samadm.ru/authority/more\\_district/the-history-of-the-area-krasnoglinsky/](http://www.samadm.ru/authority/more_district/the-history-of-the-area-krasnoglinsky/) (дата обращения: 05.11.2018).
5. Мельникова В.М., Масталерж Н.А. Принципы разумного урбанизма как концептуальная основа зарубежного градостроительства // Градостроительство и архитектура. 2011. №1. С. 31–37. DOI: 10.17673/Vestnik.2011.01.6.
6. Жоголева А.В., Мещерякова А.Н. Градостроительное исследование системы общественных и коммуникативных центров в структуре Октябрьского района Самары // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Архитектура и градостроительство: сборник статей. Самара: СамГТУ, 2019. С. 229–240.
7. Мельникова В.М., Ксенофонтова Е.А. К проблеме формирования пешеходных пространств в городе Самаре // Градостроительство и архитектура. 2012. №3. С. 27–29. DOI: 10.17673/Vestnik.2012.03.6.
8. Синельник А. К., Самогоров В. А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х – начала 1940-х годов / СГАСУ. Самара, 2010. 478 с.
9. Моргун А.Г. От крепости Самара до города Куйбышева: Заметки об архитектуре. Куйбышев: Кн. издательство, 1986. 219 с.

10. Колесников С.А. Методы комплексного анализа центров социальной активности крупнейшего города в контексте формирования высокоурбанизированных многофункциональных узлов // Вестник ТГАСУ. 2008. №3. С. 19–23.

## REFERENCES

1. Krashenninnikov A.V. Macro-spaces of the urban environment. *Mezhdunarodnyj elektronnyj nauchno-obrazovatel'nyj zhurnal* [AMIT - International Electronic Scientific and Educational Journal], 2016, no. 3(36). (in Russian)

2. Kolesnikov S.A. *Arkhitekturnaya tipologiya vysokourbanizirovannykh mnogofunktsional'nykh uzlov gorodskoy struktury krupneyshego goroda (na primere goroda Samary)* [Architectural typology of highly urbanized multifunctional nodes of the urban structure of the largest city (on the example of the city of Samara). Cand. Diss.] N. Novgorod, 2006. 180 p.

3. *General'nyj plan goroda Samary* [General plan of Samara city]. Available at: <http://samadm.ru/docs/urban-planning/genplan/> (accessed 05 February 2018).

4. Sayt Administratsii gorodskogo okruga Samara – istoriya Oktyabr'skogo rayona. Available at: [http://www.samadm.ru/authority/more\\_district/the-history-of-the-area-krasnoglin'skiy/](http://www.samadm.ru/authority/more_district/the-history-of-the-area-krasnoglin'skiy/) (accessed 05 November 2018).

5. Mel'nikova, V.M., Mastalerzh, N.A. Principles of reasonable urbanism as a conceptual basis for foreign urban planning. *Gradostroitel'stvo I arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2011, no. 1, pp. 31-37. (in Russian). DOI: 10.17673/Vestnik.2011.01.6

Об авторах:

### **ЖОГОЛЕВА Анна Владимировна**

кандидат архитектуры, доцент кафедры градостроительства Самарский государственный технический университет Академия строительства и архитектуры 443100, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244 E-mail: annazhogoleva@yandex.ru

### **МЕЩЕРЯКОВА Анастасия Николаевна**

магистрант Самарский государственный технический университет Академия строительства и архитектуры 443100, Россия, Самара, ул. Молодогвардейская, 244 E-mail: anas-filimonova@yandex.ru

6. Zhogoleva A.V., Meshcheryakova A.N. Urban planning study of the system of public and communication centers in the structure of the Oktyabr'skiy district of Samara. *Traditsii I innovatsii v stroitel'stve I arkhitekture. Arkhitektura i gradostroitel'stvo* [Tradition and innovation in construction and architecture. Architecture and urban planning: Collection of articles]. Samara, 2019, pp.229-240 (in Russian).

7. Mel'nikova, V.M., Ksenofontova, E.A. On the problem of forming pedestrian spaces in the city of Samara. *Gradostroitel'stvo I arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2012, no. 3, pp. 31-37. (in Russian). DOI: 10.17673/vestnik.2012.03.6

8. Sinel'nik A.K., Samogorov V.A. *Arkhitektura I gradostroitel'stvo Samary 1920-kh nachala 1940-kh godov.* [Architecture and urban planning of Samara in the 1920s and early 1940s]. Samara, SGASU, 2010. 478 p.

9. Morgun, A. G. *Ot kreposti Samara do goroda Kuybysheva: Zametki ob arkhitekture* [From a fortress Samara to Kuybyshev city: Notes on architecture]. Kuybyshev, 1986. 219 p.

10. Kolesnikov S.A. Methods of complex analysis of social activity centers in the largest city in the context of the formation of highly urbanized multifunctional nodes. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta* [JOURNAL of Construction and Architecture], 2008, no.3. pp. 19-23. (in Russian)

### **ZHOGOLEVA Anna V.**

PhD in architecture, Associate Professor of the Town Planning Chair Samara State Technical University 443100, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya, 194 E-mail: annazhogoleva@yandex.ru

### **NIKOLAEVA Anastasia N.**

Master's Degree Student The Samara State Technical University Academy of Architecture and Civil Engineering 443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194 E-mail: anas-filimonova@yandex.ru

Для цитирования: Жоголева А.В., Николаева А.Н. Транспортная организация ареалов городской активности в структуре города Самары // Градостроительство и архитектура. 2020. Т. 10, № 3. С. 149–154. DOI: 10.17673/Vestnik.2020.03.18.

For citation: Zhogoleva A.V., Nikolaeva A.N. Transport Organization of Areas of Urban Activity in the Structure of the Samara City. *Gradostroitel'stvo i arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2020, Vol. 10, no. 3, Pp. 149–154. (in Russian) DOI: 10.17673/Vestnik.2020.03.18.