

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО, ПЛАНИРОВКА СЕЛЬСКИХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ / CITY PLANNING OF RURAL SETTLEMENTS

DOI: <https://doi.org/10.18454/mca.2019.15.3>

ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ И ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ ЦЕНТРАЛЬНЫХ И ПЕШЕХОДНЫХ ПРОСТРАНСТВ ТОЛЬЯТТИ

Научная статья

Веретенников Д.Б.

Академия строительства и архитектуры Самарского технического университета, Самара, Россия
ORCID: 0000-0001-9640-9369

* Корреспондирующий автор (DBV3@yandex.ru)

Аннотация

Целью данной статьи является исследование развития центральных и пешеходных пространств города Тольятти, как актуальной для него градостроительной тенденции. Анализ всех генеральных планов Тольятти показал, что высокий уровень автомобилизации и недостаточное внимание к проблемам пешеходного движения в системе центров города, сформировали агрессивную, не способствующую активной городской жизни среду. Данные проблемы могут быть решены посредством насыщения центральных пешеходных зон дополнительными функциями. В статье акцентируется внимание на том, что возникновение новых привлекательных для горожан мест и их включение в систему центров города обеспечит возможность эффективного управления городскими процессами, с последующим улучшением качества окружающей среды в пространственном и социальном аспекте.

Ключевые слова: пешеходная улица, пешеходная зона, система городских центров, градостроительная ситуация, планировочная структура, улично–дорожная сеть, площадь, бульвар.

HISTORICAL DEVELOPMENT AND PECULIARITIES OF FORMATION OF THE SYSTEM OF CENTRAL AND PEDESTRIAN SPACES OF TOGLIATTI

Research article

Veretennikov D.B.

Academy of construction and architecture of Samara state technical University, Samara, Russia
ORCID: 0000-0001-9640-9369

* Corresponding author (DBV3@yandex.ru)

Abstract

The purpose of this article is to study the development of the central and pedestrian areas of the city of Togliatti, as an actual urban development trend. An analysis of all the general plans of Togliatti showed that a high level of motorization and insufficient attention to the problems of pedestrian traffic in the city center system have formed an aggressive environment that does not promote active urban life. These problems can be solved by saturating the central pedestrian areas with additional functions. The article focuses attention on the fact that the emergence of new attractive places for citizens and their inclusion in the city center system will provide an opportunity for effective management of urban processes, with the subsequent improvement of the quality of the environment in a spatial and social aspect.

Keywords: pedestrian street, pedestrian zone, city center system, town-planning situation, planning structure, street-road network, square, boulevard.

Введение

В ряде городов России, заложенных в 1950–1960–х гг., как новые города, выделенные пешеходные улицы, исключая движение транспорта до сих пор отсутствуют (Балабаново, Дубна, Железногорск, Нефтекамск, Обнинск, Салават и др.). Тольятти является городом, в котором также частично присутствует данная проблема. Причина сложившейся ситуации во многом объясняется целями и задачами градостроительства того времени. До возникновения г. Тольятти, на берегу Волги располагался г. Ставрополь. В 1950 г. во время строительства Жигулёвской ГЭС Ставрополь попал в зону затопления и в 1952–1955 гг. практически полностью был перенесён на новую территорию (в настоящее время Центральный планировочный район Тольятти). Так началась история современного Тольятти.

Новый планировочный район начал строиться в 1952 г., рассчитанный на 40 тыс. жителей. В нем преимущественно возводилась некапитальная одноэтажная жилая застройка, перенесенная из затопляемой зоны и двух–трех этажная капитальная застройка. Планомерное наращивание количества промышленных предприятий и их мощности по мере строительства города привело к увеличению расчетной численности населения, что сказалось на застройке его районов. В начале 1960–х гг. начался быстрый рост города. В 10 км к востоку от старого города был построен рабочий посёлок Комсомольск, а в 4 км от него в низ по Волге – посёлок Шлюзовой. Сегодня они входят в

состав Комсомольского района Тольятти. В 1964 Ставрополь был переименован в Тольятти. Планировочную структуру старого Ставрополя Тольятти не унаследовал. До начала 1960-х гг. Ставрополь развивался согласно генплану 1951–1953 гг. и должен был состоять из трех планировочных районов:

- 1) Собственно Ставрополь (позднее переименован в Центральный район).
- 2) Поселки Комсомольск, Шлюзовой, Жигулевское море (сегодня Комсомольский район).
- 3) Район русская Борковка (проект не был осуществлен, вместо него позднее был возведен Автозаводский район).

Районы различны по своей величине, характеру планировки и застройки, структуре жилого фонда, масштабу промышленных зон и возможностям территориального развития. Планировка трех городских районов была разработана в соответствии с правилами и нормами, по которым каждый из них включает в себя ряд жилых микрорайонов со своими общественными, торговыми, административными и культурными центрами с соответствующей системой ступенчатого обслуживания.

Комсомольский район развивался на базе разрозненных поселков – Комсомольск, Шлюзовой и Жигулевское море (см. рисунок 1). При проектировании района

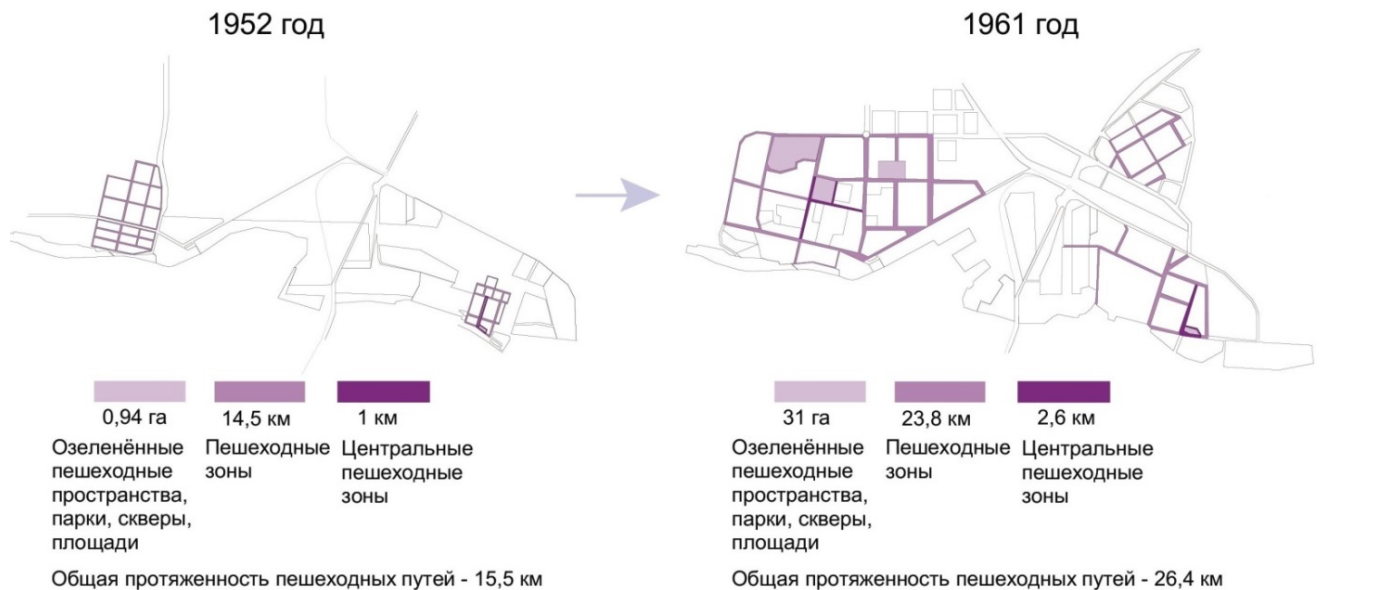


Рис. 1 – Схема формирования Комсомольского района в 1952–1961 гг.

была поставлена задача, найти такое решение, которое объединило бы разрозненные поселки в единый городской район. Был проведен ряд реконструктивных мероприятий – снос временных барачных территорий, равно как и свободных земель около железнодорожной станции Жигулевское море, 4–5 этажной жилой и общественной застройкой. Центр городского района размещен в прибрежной части поселка Комсомольского, здесь же запроектирован Центральный парк культуры и отдыха района [1–6] (см. рисунок 2).

В Комсомольском районе общегородская магистраль продолжается по ул. Александра Матросова, выходит на береговую дорогу, подводит к речному порту и далее через новый путепровод на пересечении с линией железной дороги продолжается в поселке Шлюзовой. Затем проходит мимо железнодорожной станции Жигулевское море и центрального пассажирского вокзала и заканчивается у завода железобетонных изделий [1–6].



Рис. 2 – Схема развития Комсомольского района и первой очереди строительства Центрального района

Таким образом, создана связка между районами города и его узловыми центрами (речным портом, железнодорожной станцией и вокзалом). Все городские селитебные и промышленные территории были объединены общей системой городских дорог и магистралей. Планировочное решение города зависело от расположения лесных массивов с юга и запада и ранее отведенной промышленной территории на северо-востоке.

Градостроительная ситуация и стремление к ориентации города на Волгу обусловили создание веерно-лучевой структуры плана Центрального района. Трехлучевая система основных магистралей определила архитектурно-планировочное решение Центрального района города Тольятти на много десятилетий вперед (см. рисунок 3). Три основных луча-магистрали сходились в южной части города на главной площади, расположенной на доминирующих отметках практически плоской территории города. Далее к югу главная площадь переходила в широкий осевой бульвар, подводящий к парку Культуры и отдыха и прибрежному лесопарковому массиву. Лучевые магистрали связывали жилые кварталы города с промышленными предприятиями в северо-восточном, северном и северо-западном направлениях. Вдоль них располагалась двух- и четырехэтажная жилая и общественная застройка. Центральный и северо-западный лучи, прорезали массив одноэтажной усадебной застройки, состоящей из перенесенных жилых домов, подводили к территориям промышленного назначения [1–6]. Продолжение центрально луча в сторону Волги, к югу от главной площади, являясь основной композиционной осью плана, одновременно

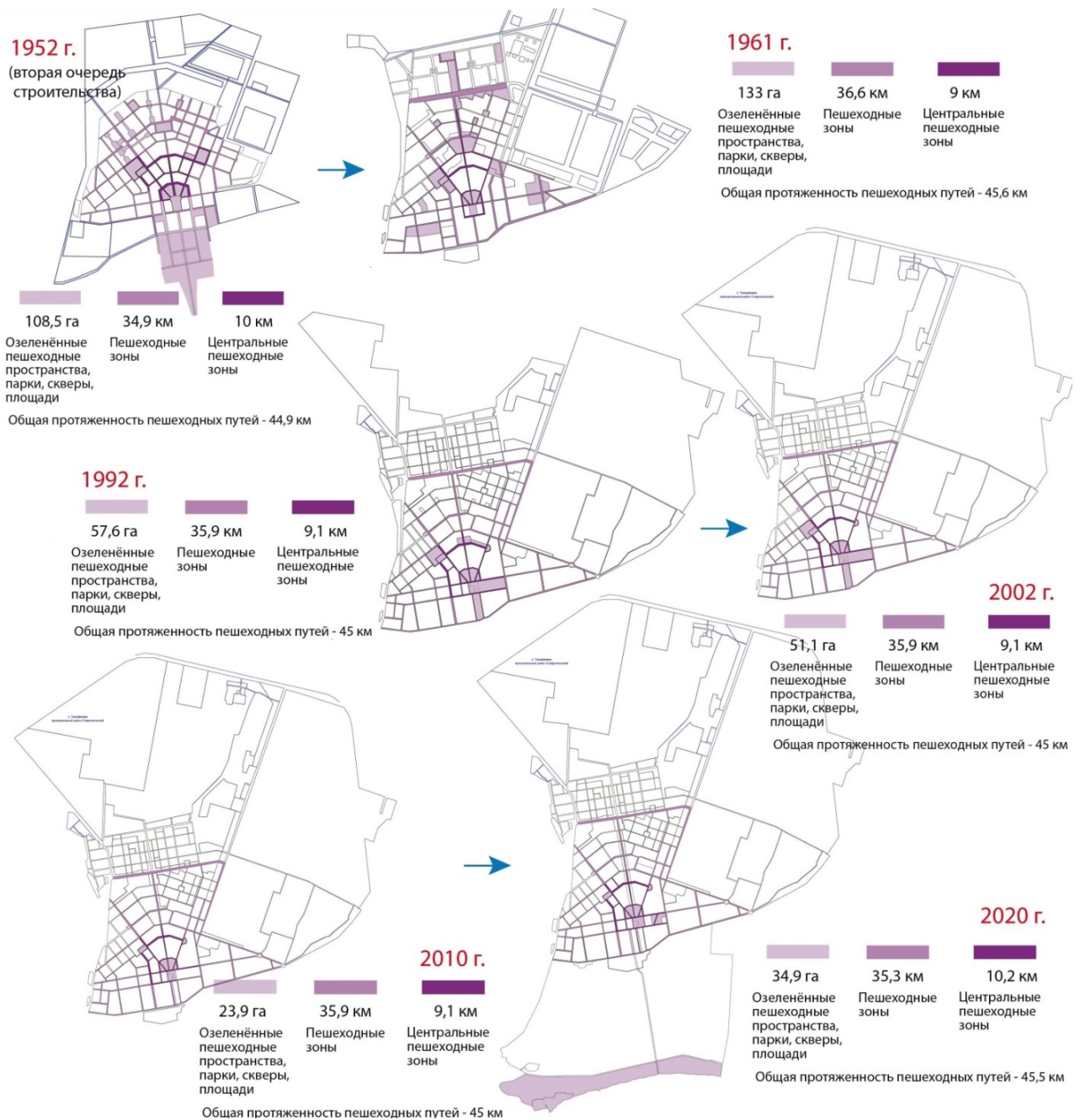


Рис. 3 – Поэтапная схема развития центральных и пешеходных зон Центрального района

обеспечивало возможность дальнейшего территориального роста многоэтажной застройки Центрального района города в сторону Волги. Однако этого развития не произошло и к 1961 г. генеральный план города был сильно изменен (см. рисунок 4). Кроме главной площади проектом предусматривалось создание двух площадей на северо-восточном и северо-западном лучах. Первая из них вошла в комплекс первоочередной капитальной жилой застройки, тяготеющей к восточной части города.

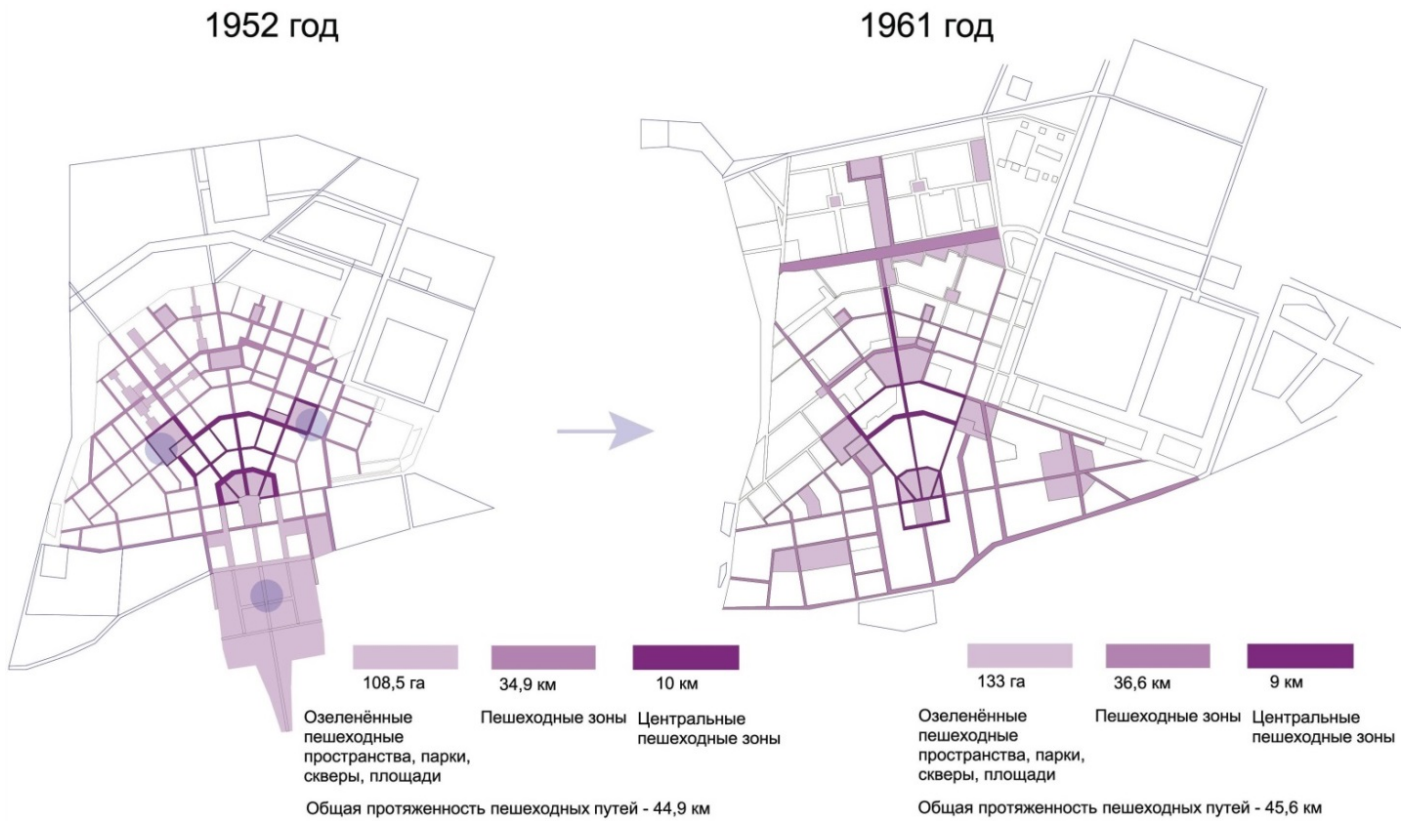


Рис. 4 – Планировочные схемы Центрального района 1952 и 1961 гг.

Вторая, являясь административно-культурным центром, объединяет большой малоэтажный массив. Две площади связаны между собой широким дуговым Молодежным бульваром [1–6] (см. рисунок 5).

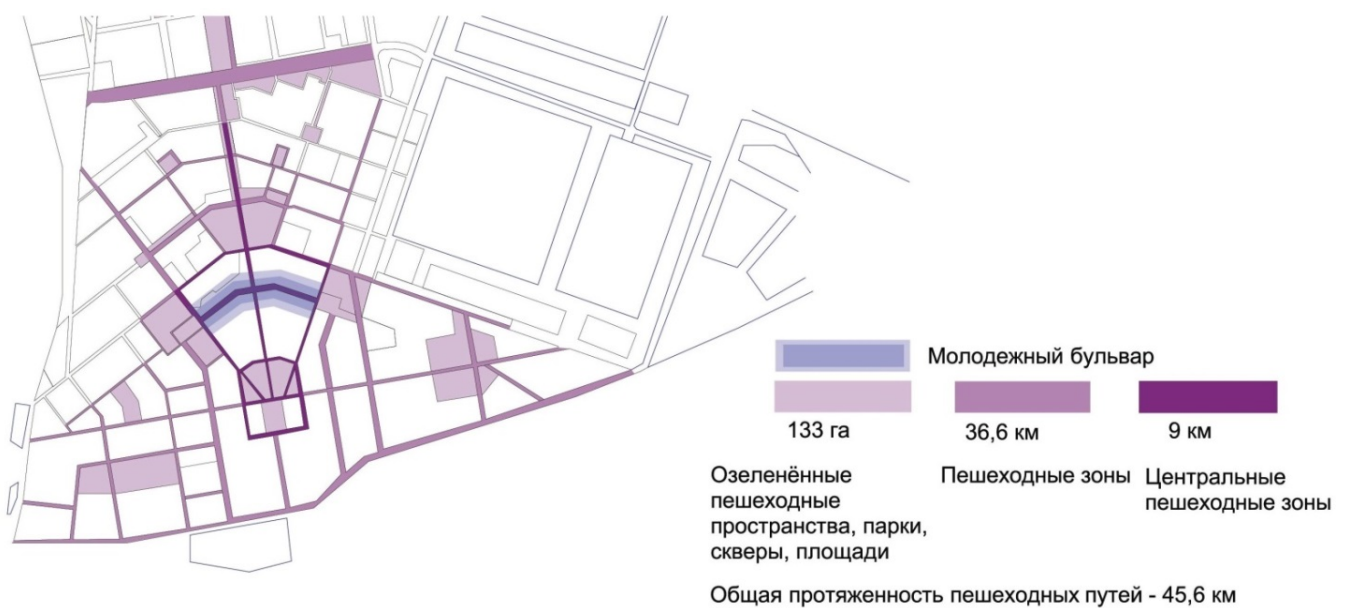


Рис. 5 – Схема связи двух площадей Центрального района Молодежным бульваром

Кварталы, прилегающие к трем основным площадям и формирующие центральную часть города подлежали капитальной застройке – от двух до четырех этажей. Кроме того капитальная застройка, не ниже двух этажей, располагалась по фронту северо–восточного и северо–западного лучей. Центральная магистраль – ул. Ленина проходит через центр города и ведет через лесной массив к берегу Куйбышевского водохранилища. Восточная магистраль – ул. Победы направлена к району расположения крупных промышленных предприятий. Западная магистраль – ул. Карла Маркса (ранее ул. Сталина) была направлена в обход лесного массива к ныне существующему Автозаводскому району. Ул. Мира проходит через городской парк и Центральную площадь города и является основанием системы трех лучей.

Все магистральные улицы: Ленина, Карла Маркса, Победы, Мира, Максима Горького и др. запроектированы шириной 35–40 м и полностью обеспечивают пропуск всех видов городского транспорта [1–6]. Ширина жилых улиц в зоне расположения перенесенных из затопленного Ставрополя и вновь построенных домов составляла 12–15 м. При этом предусматривалось размещение жилых домов с отступом на 3–5 метров вглубь от красных линий. Направление этих улиц и проездов соподчинено принятой трехлучевой системе.

В 1963 г. был разработан новый генплан города, предусматривающий сохранение транспортной схемы 1961 г. Ул. Мира, оставаясь главной улицей для легкового и пассажирского транспорта, утвержденной генеральным планом 1961 г., продляется в восточном направлении до пересечения с ул. Комсомольской. От этой точки берет свое направление новая дорога на Комсомольский район города, где она соединяется с существующими транспортными магистралями [6]. На юге Центрального района была запроектирована новая магистраль для пассажирского и легкового транспорта, проходящая между жилой застройкой и лесным массивом.

После утверждения генплана города его северо–восточная часть претерпела изменения. Стремясь создать лучшие условия для жилой застройки, в северо–восточной части микрорайона № 6 создается лесополоса защитной зоны шириной 210 м, в которой размещаются коммунальные учреждения и предприятия города.

Городской общественный центр размещается на центральной площади и по восточной стороне бульвара имени Ленина (см. рисунок 6). Центральная площадь организована комплексом зданий: Дворцом культуры, гостиницей, высотными зданиями общественных организаций, монументом В. И. Ленину, размещенному в точке схода трех лучевых улиц города: ул. Карла Маркса, ул. Ленина, ул. Химиков (ныне ул. Победы) [6]. По состоянию на 2018 г. весь комплекс зданий сохранен в первоначальном составе. Бульвар им. Ленина с восточной стороны застраивался



Рис. 6 – Схема системы центров Центрального района

жилыми домами повышенной этажности, между которыми располагаются кинотеатр, городская библиотека, музей с картинной галереей и городская администрация. Южный лесной массив интегрирован в жилую застройку центральной части города системой широких улиц с зелеными бульварами, идущими от леса с юга на север к центру города. На ул. Мира, являющейся основной торговой улицей города, размещались городской торговый центр, универмаг, ряд сблокированных магазинов в первых этажах жилых домов, сохранившиеся до настоящего времени. Таким образом сформировалась линейно–узловая структура системы центров. Акценты в застройке центральной

части города делаются на ул. Мира, ул. Ленина и частично по ул. Химиков (ныне ул. Победы), ведущей к промышленной зоне города. Система улично–дорожной сети (УДС) в Центральном районе радиально–кольцевая.

Главная улица города шириной в 40 м запроектирована в меридиальном направлении (ул. Ленина), она соединяет вход в парк культуры и отдыха с центральной площадью города. Далее улица ведет на север, до северных границ города и промзоны. Основная транспортная магистраль запроектирована в меридиональном направлении, вдоль западных границ основных промышленных предприятий, ширина магистрали 25 м. Центральное бульварное полукольцо шириной 50 м, имеет в основании западный и восточный сектора Центрального парка (ул. Гагарина). Далее огибает район центральной площади. Кроме магистральных улиц и дорог, предназначенных для движения транспорта, на плане города выделены главные улицы. Это улицы и участки улиц, на которых сосредоточены основные потоки пешеходов, зрелищные и административные учреждения, магазины и т.п. Движение автомашин по ним разрешается лишь для проезда к домам. Магистральные улицы общегородского значения и основные городские дороги связывают между собой жилые, промышленные и складские районы, центр города, объекты общегородского значения, в том числе железнодорожный вокзал [1–6]. Парковая дорога, идущая через лесопарк от Центрального района к турбазе, расположенной на берегу Волги, является городской магистралью и служит для улучшения связи между районами города. В зеленой полосе прокладывается широкая шестиметровая пешеходная дорожка. По улицам–бульварам, связывающим центр города с лесным массивом, движение транспорта исключается.

По генеральным планам 1961–2010 гг. центральные пешеходные пространства Центрального района меньше всего претерпели изменений, основная доля их была сохранена в неизменном виде. Исчезли или были заменены многие малые архитектурные формы 1970–х гг., были реконструированы некоторые общественные здания на главных улицах района, например кинотеатр Космос.

В 1966 г. начинает возводиться новый жилой район – Автозаводский, при строительстве района применялся новый тип застройки. Основной территориально–планировочной единицей Автозаводского района были приняты укрупненные жилые кварталы с укрупненной сеткой магистральных улиц. Строительство Автозаводского района Тольятти проводилось с учетом его автомобильного промышленного предназначения. Это обусловило его функциональное зонирование. Планирование и проектирование внутренней транспортной сети Автозаводского района происходило с расчетом на массовое скоростное движение и стремительное увеличение численности транспорта. Возникла проблема безопасной взаимосвязи транспортных и пешеходных потоков. Проблема промышленного загрязнения окружающей среды послужила предлогом к тому, чтобы применить конструктивистскую концепцию и «отодвинуть» ВАЗ как можно дальше от центра автозаводского района города. Большие проспекты были рассчитаны на значительное количество автомобильного транспорта, в местах их пересечений были предусмотрены перекрестки с круговым движением. Перекрестки такого типа в отечественном градостроительстве были применены впервые.

С 1967 г. новый район застраивается по единому генеральному плану. На двух перпендикулярных главных осях–эспланадах по замыслу архитекторов проектировался городской центр с главной площадью. В представлении архитекторов периода конца 1960–х – начала 1970–х гг. Автозаводский район это эталон города будущего. «Город–мечта» создавался на основе концепции «города–сада», разработанной Э. Говардом в конце XIX в., когда вокруг городов формировались промышленные зоны. Концепция «города–сада», привнесла элементы регулярности в ткань пешеходных пространств. Улицы удлиняются, ограничиваясь пределом видимости, а не пешеходной доступностью. Район строился на равнинной местности, его планировочная структура состоит из крупных планировочных единиц. Автозаводский район проектировался с прямоугольной сеткой широких транспортных магистралей — проспектов, парадных эспланад, идущих от комплекса ВАЗа к Куйбышевскому водохранилищу и в поперечном направлении, параллельно ему. Селитебная зона Автозаводского района состоит из жилой застройки различной этажности (5–16 этажей) с разнообразной внутренней конфигурацией жилых кварталов. Советский архитектор Борис Рубаненко не стремился замыкать город стеной закрытых уличных фасадов, поэтому линии зданий прерывались и имели гибкие очертания, что позволяло прокладывать внутри кварталов диагональные бульвары, вдоль которых высаживались деревья и по которым прогуливались пешеходы. Центры жилых районов также имеют в основе концепцию цветущего города–сада. Озеленение пешеходных бульваров, расположенных в жилых районах должно было обеспечивать пешеходам возможность спокойно передвигаться будучи защищенными от шума и служить буферной зоной между дорогами и жилой застройкой. Широкие бульвары, подковообразные по начертанию в плане, озелененные магистрали и многочисленные межквартальные скверы связывают между собой более крупные зеленые участки [4–5].

Градостроительной доминантой и силуэтным акцентом городской застройки планировалась эспланада, проходящая с севера на юг Автозаводского района Тольятти. Проектирование Автозаводского района предусматривало полное разделение транспортных и пешеходных потоков с организацией системы магистралей, обеспечивающей пропускную способность 200 автомобилей на 1 тыс. человек и доставку населения в любую точку города в течение 30 мин. Согласно генплану Автозаводский район состоит из жилых кварталов и микрорайонов, формирующихся вдоль зеленых эспланад, представляющих собой систему ансамблей общегородского центра. Жилой район формировался с полным исключением пересечения внутрирайонных пешеходных связей с автомобильным транспортом. Планировочная основа центральной территории Автозаводского района – широкий озелененный бульвар, трассируемый по основным пешеходным путям подхода к общественным центрам районного и городского значения [5].

Главной центральной пешеходной зоной Автозаводского района является эспланада, проходящая с севера на юг. Здесь размещаются общественный центр города и городской парк. Данная территория располагается вдоль главной

продольной оси города и охватывает 20 км магистральных улиц, 160 га зеленых насаждений общественного пользования. Центральное городское пространство, начинаясь у комплекса заводууправления и учебного центра ВАЗа широким бульваром, идет к крытому рынку. По проекту предполагалось размещение в зеленой эспланаде общественно–торгового центра, кинотеатра (на данный момент не функционирующего), спортивного центра, 9–12 этажных комплексов общежитий, административного комплекса, концертного зала, Дворца культуры с музеем и городской библиотекой, торгового центра города. Дворец культуры был запроектирован в комплексе с торговым центром, соединялись они приподнятой платформой–форумом. Транспортные пути пролегли внизу под платформой, а наверху создавалась пешеходная зона, предназначенная для проведения массовых мероприятий. Подобная концепция была применена в США в 1960 г. – Civic Center Бостона. Наземный уровень, скрытый под плитой стилобата, был предназначен для размещения вспомогательных служб [6].

Дальнейшее развитие центра предполагалось по направлению к Волге по благоустроенной озелененной территории, где расположились Дом творческих союзов, театр, Дворец спорта, гостиница, которая логически завершает центр города и связывает его с прибрежной зоной. В прибрежной зоне должен был располагиться центральный парк культуры и отдыха, водно–спортивный центр, речная пристань. Южная часть района проектировалась под парковую зону предназначенную для массового отдыха населения. Ощущение парадности бульвара была призвана обеспечить высотная застройка жилых домов. Концепция положенная в основу планировки Автозаводского района Тольятти предопределила его дальнейшее развитие во всех последующих генеральных планах (см. рисунок 7).



Рис. 7 – Схема поэтапного развития пешеходных зон в генеральных планах Автозаводского района 1967–2010 гг.

На продольной оси Автозаводского района проектом предусматривался ряд доминант, поддерживающих и развивающих общую концепцию города. На широком бульваре, проложенном от берега Куйбышевского водохранилища до автозавода, предполагался ряд общественных зданий и сооружений, акцентами этого направления должны были стать общегородской спортивный центр с высотной гостиницей и административный центр автозавода [5]. На 2018 г. линейный центр не сформирован в единую систему, так как остаются функционально ненасыщенные территории с неблагоустроенными пешеходными зонами (см. рисунок 8).

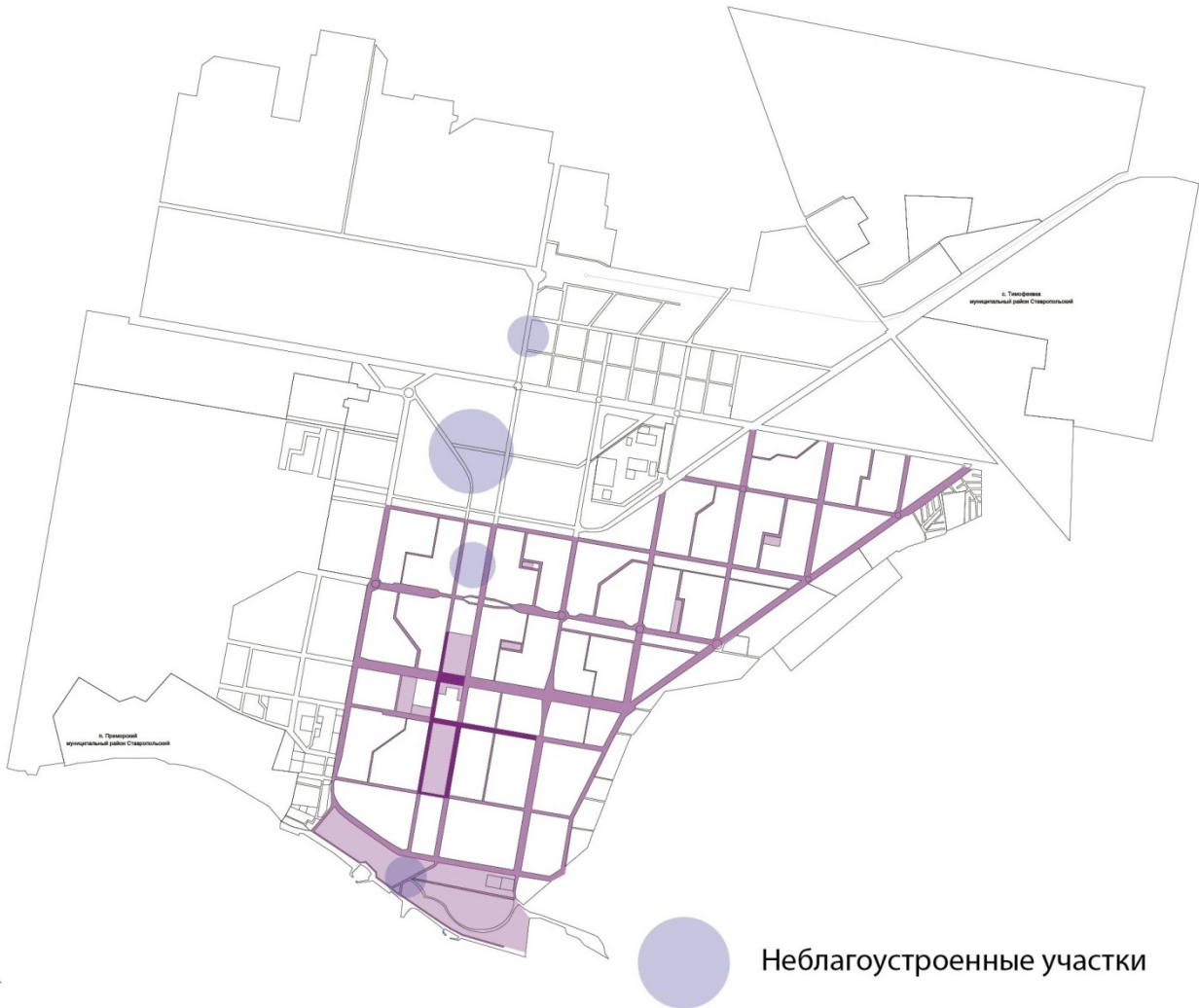


Рис. 8 – Схема системы центров Автозаводского района на 2018 г.

Общественный центр города – основное звено планировочного решения, базирующееся на комплексе центральных площадей, бульваров и зеленых массивов с прилегающими к ним районами жилой застройки. Дальнейшее развитие центра города планировалось как последовательное сооружение дополнительных подцентров, которые совместно с главным центром должно было создать единую систему центров с четким ритмом застройки вдоль берега Куйбышевского водохранилища. В Автозаводском районе на пересечении основных композиционных осей центра предполагалось расположить главную площадь района, которая позволила бы в дальнейшем развить доминирующее значение продольной оси, поддержанное высотной застройкой отдельных жилых комплексов, размещаемых вдоль скоростных магистралей восток–запад и создать для населения кратчайшие транспортные связи с центром. Комплекс главной площади должен был решаться как единая объемно–пространственная композиция, взаимосвязанная с прилегающими жилыми кварталами и с большим зеленым массивом парка. Пешеходные связи с комплексом центра должны были осуществляться по бульварам эспланад север–юг и запад–восток. Планировалось создание пешеходного тоннеля при пересечении основной скоростной магистрали центра, что дало бы возможность безопасной связи комплекса с южной частью эспланады, спортивным центром и береговой полосой Куйбышевского водохранилища. По замыслу архитекторов цепи бульваров районного значения с широкими зелеными городскими эспланадами складывались в единую систему, спускающуюся к берегу водохранилища, где располагался центральный парк культуры и отдыха, переходящий в парковую зону с пляжами и учреждениями культурно–бытового обслуживания [5].

В 1973 г. строительство Автозаводского района значительно замедлилось в связи с экономическими и политическими процессами в СССР. Многие важные объекты не удалось завершить, в том числе и Дворец культуры.

Был воплощен только его основной каркас, предназначенный для библиотеки и концертного зала. Изначально запланированная величественная административная башня, большой зрелищно–концертный зал и лестницы стилобата не вошли в состав центрального общественного комплекса, не была оформлена прилегающая площадь. В результате общественный центр оказался полупустым и несформировавшимся. Это коснулось и многих улиц. Некоторые кварталы имели аморфный вид по причине отсутствия необходимой инфраструктуры, строительство набережной прекратилось в самом разгаре, лишив жителей города благоустроенной окружающей среды. Впоследствии архитектор Борис Рубаненко признал, что Тольятти был рассчитан на слишком просторный город, который слишком зависел от транспорта [6].

По новой концепции развития Тольятти до 2020 г., планируется создать пешеходное пространство, соединяющее парковую зону с набережной и расширить Автозаводский район в сторону Московского проспекта (см. рисунок 9). В планировочную структуру города входит крупный лесной



Рис. 9 – Перспективная схема развития системы центров и пешеходных зон Автозаводского района до 2020 г.

массив площадью в несколько тысяч гектаров. Его местоположение и организация хороших транспортных связей позволяет использовать этот лесопарк для отдыха жителей города при транспортной доступности 25 мин. (для 80–100 тыс. чел., расселенных поблизости леса, он находится в пределах пешеходной доступности). Генеральными планами 1992–2010 гг. предусматривалось создание преимущественно однородных транспортных потоков. Это достигается путем перенаправления грузового движения на городские дороги, проходящие вне жилой зоны, и переброски основной массы легкового транспорта на главную, продольную, магистраль города. Огромное количество индивидуальных автомобилей и неравномерное распределение пассажирских потоков привело к проектированию большого числа магистралей с устройством трех–четырёх полос движения в одном направлении.

Градостроительная концепция середины XX в. предусматривала «оздоровление» городских территорий путем снижения плотности застройки и расширения транспортных связей с созданием пешеходных переходов. Пешеходные пространства теряли свои функции и привлекательность в силу развитости автомобилизации. Развитая система улично–дорожной сети (УДС) [7, 8] стала важным отличительным признаком Автозаводского района от Центрального и Комсомольского районов города. В Тольятти отдается приоритет автомобильному сообщению, расширяются улицы, ведущие к промышленным зонам. Магистрали являются труднопреодолимыми барьерами, разделяющими жилые районы, подземные переходы создают сложности для людей (в том числе с ограниченными физическими возможностями), а переходы по светофорам существенно удлиняют маршруты. В генпланах 1992–2010 гг. большая роль была отведена разработке набережной, однако это не воплотилось в жизни и набережная на 2018 г. представляет собой неблагоустроенную пешеходную среду.

Формирование трех обособленных районов: Центрального, Комсомольского и Автозаводского, отсутствие быстрой транспортной доступности между районами затруднило формирование города как целостного образования. Это, в свою очередь, негативно отразилось на пешеходных взаимосвязях между районами, которые представляют собой небезопасную прерывистую структуру, расположенную вдоль автомагистралей. Анализируя генпланы по всем трем районам г. Тольятти, можно сделать вывод, что пешеходная сеть постепенно сокращалась, несмотря на небольшие подъемы показателей в некоторые годы. Только Комсомольский район, начиная с 1961 г., резко увеличился в размерах, произошел прирост озелененных пространств, появился благоустроенный парк и набережная. С 1961 г. по 1992 г. центральные пешеходные пространства увеличились практически вдвое. К 2020 г. по новой концепции развития Тольятти общая протяженность пешеходных путей должна составить 37,3 км (см. рисунок 10).

Комсомольский район

Год	Озеленённые пешеходные пространства, парки, скверы, площади	Пешеходные зоны	Центральные пешеходные зоны	Общая протяженность пешеходных путей
1952 год	0,94 га	14,5 км	1 км	15,5 км
1961 год	31 га	23,8 км	2,6 км	26,4 км
1992 год	33,5 га	26,8 км	4,6 км	31,4 км
2002 год	53,5 га	25 км	4,9 км	29,9 км
2010 год	31,5 га	30,7 км	4,7 км	35,4 км
2020 год	65,3 га	32,2 км	5,1 км	37,3 км

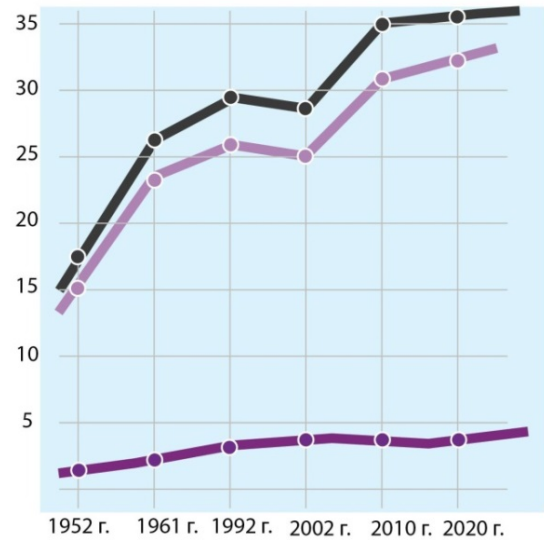


Рис. 10 – Динамика формирования пешеходных пространств Комсомольского района с 1952 г. на перспективу до 2020 г.

В Центральном районе планируемые объемы озелененных пешеходных пространств, парков, площадей не были воплощены. Их площадь сейчас составляет 60 га, вместо планируемых 450 га. Центральные пешеходные

Центральный район

Год	Озеленённые пешеходные пространства, парки, скверы, площади	Пешеходные зоны	Центральные пешеходные зоны	Общая протяженность пешеходных путей
1952 год	36 га	30,7 км	9,5 км	40,2 км
1952 год	108,5 га	34,9 км	10 км	44,9 км
1961 год	133 га	36,6 км	9 км	45,6 км
1992 год	57,6 га	35,9 км	9,1 км	45 км
2002 год	51,1 га	35,9 км	9,1 км	45 км
2010 год	23,9 га	35,9 км	9,1 км	45 км
2020 год	34,9 га	35,3 км	10,2 км	45,5 км

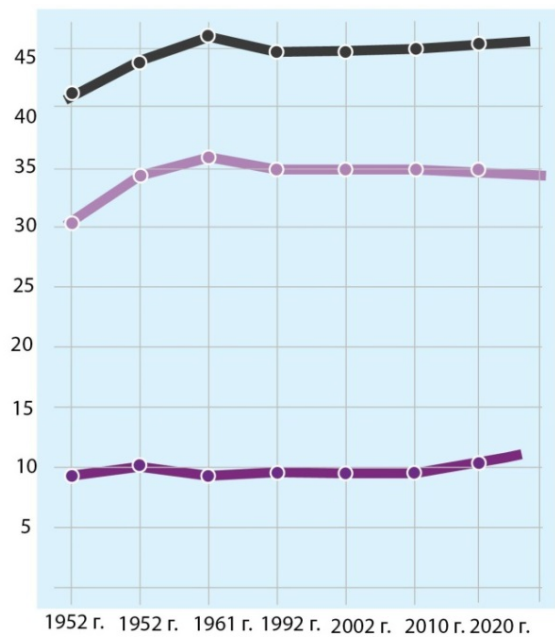


Рис. 11 – Динамика формирования пешеходных пространств Центрального района с 1952 г. на перспективу до 2020 г.

пространства значительных изменений не претерпели. Общая протяженность пешеходных путей составляет 45 км. В будущем ожидается прирост лишь на 0,5 км (см. рисунок 11).

В Автозаводском районе изначально планировалась самая обширная сеть пешеходных пространств. Однако в реальности воплощена четвертая часть от задуманного. В будущем планируется вернуть району изначальные объемы, развив улично-дорожную сеть в западном направлении от Московского проспекта (см. рисунок 12).

Автозаводский район

	Озеленённые пешеходные пространства, парки, скверы, площади	Пешеходные зоны	Центральные пешеходные зоны	Общая протяженность пешеходных путей
1967 год	450 га	127,2 км	18,8 км	146 км
1992 год	321 га	136,6 км	8,6 км	145,2 км
2002 год	285 га	126,2 км	8,6 км	134,8 км
2010 год	60 га	72,2 км	5 км	77,2 км
2020 год	386 га	150,2 км	19,9 км	170,1 км

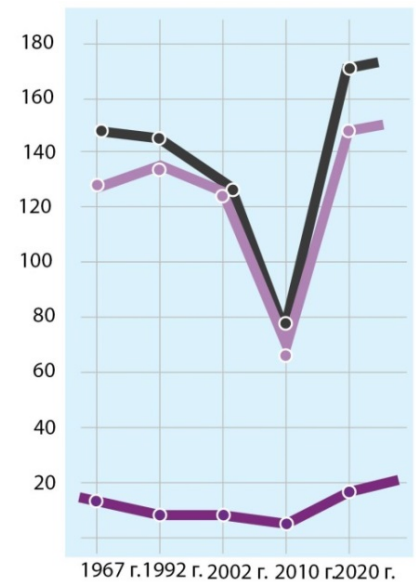


Рис. 12. Динамика формирования пешеходных пространств Автозаводского района с 1967 г. на перспективу до 2020 г.

Многие пешеходные пространства Тольятти до настоящего времени представляют собой недостаточно организованную пешеходную среду. Некоторые из них оказались неудобны и небезопасны, автономны и безлики. Поэтому безопасная, тщательно продуманная система пешеходных связей, с удобными пешеходными маршрутами, с пешеходными зонами полностью свободными от транспорта являются основными задачами, стоящими перед Тольятти. Город изначально строился и задумывался для комфорта в первую очередь автомобилистов. Однако, для благоприятного развития и существования города необходима, в том числе, забота о людях передвигающихся пешком. Улицы Тольятти, лишены форм досуга, способствующего пребыванию людей на свежем воздухе, создана лишь рациональная и простая среда для передвижения из одного пункта назначения в другой. Поэтому в свободное время горожанам приходится концентрироваться в Торговых центрах, предлагающих большой спектр досуга. Люди собираются там где есть разнообразие деятельности и подсознательно ищут присутствия других людей. Выбирая между пустой и оживленной улицей, большинство людей идет туда, где более оживленно [9–13].

Исторический анализ развития трех районов города и действующего генерального плана города, выявил основные центральные пешеходные зоны, нуждающиеся в преобразовании (см. рисунок 13):

1) В Автозаводском районе – улицы Революционная и Юбилейная, а также пролегающая между ними эспланада север–юг, которая простирается от Южного шоссе до прибрежной зоны, где находится набережная района.

2) Система улиц Центрального района – наиболее посещаемая ул. Карла Маркса, на которой сосредоточено множество кафе и магазинов, прилегающий к ней Молодежный бульвар, Центральный парк культуры и отдыха, ул. Ленинградская и бульвар Ленина.

3) Парк и набережная Комсомольского района.

Основные результаты

– Формирование трех обособленных районов: Центрального, Комсомольского и Автозаводского, отсутствие удобных взаимосвязей между ними, быстрой транспортной доступности районов затруднило формирование города как целостного образования. Это в свою очередь негативно отразилось на пешеходных взаимосвязях между районами, которые представляют собой небезопасную прерывистую структуру, расположенную вдоль автомагистралей.

– Высокий уровень автомобилизации и недостаточное внимание к проблемам пешеходного движения в городской среде Тольятти, сформировали агрессивную, не способствующую активной городской жизни среду. Нехватка общественных пространств, отсутствие системного, комплексного подхода к их организации, снижает эффективность использования городской территории. Данные проблемы могут быть решены посредством насыщения центральных пешеходных зон дополнительными функциями. Пешеходные пространства Тольятти, как и другие открытые общественные зоны социальной активности не уникальны и идентичны друг другу. Возникновение новых привлекательных для горожан мест, их изучение и включение в систему центров города обеспечит возможность эффективного управления городскими процессами, с последующим улучшением качества окружающей среды в пространственном и социальном аспекте.



Рис. 13 – Схема пешеходных зон Тольятти в структуре районных центров нуждающиеся в преобразовании

– Анализ генеральных планов Тольятти с 1952 г. по 2010 г. показал, что во всех трех районах города наблюдается сокращение пешеходных пространств. Пешеходные маршруты, хотя и имели некую долю благоустройства за счет зеленых насаждений, лишены четкой непрерывной системы и не отвечают современным требованиям организации городских общественных пространств. Набережные, предназначенные для длительных прогулок, не были завершены и благоустроены в должной мере. Дальнейшее развитие города должно предполагать прирост общественных пространств и центральных пешеходных зон, а также создание непрерывной сети пешеходных маршрутов.

Список литературы / References

1. Из фондов ТКМ. 7. Г. Ставрополь Куйбышевской области. Проект планировки. Пояснительная записка. // ГИПРОГОР Ленинградское отделение. 1961. – 218 с.
2. Из фондов ТКМ. Новый город у плотины Куйбышевской ГЭС (проект планировки и застройки). ГИПРОГОР – Ленинградское отделение, 1953. (Машинопись).
3. Из фондов ТКМ. Проект детальной планировки центральной части г. Ставрополя на Волге. Пояснительная записка // Средне-волжский совнархоз государственный проектный институт Куйбышевский промстройпроект. Ставропольский филиал. Г. Ставрополь на Волге: 1963. – 100 с.
4. Рубаненко, Б. Новый Тольятти / М. : Знание, 1971. – 64 с.
5. Рубаненко Б. Проблемы планировки и застройки города Тольятти // Архитектура СССР: ежемесячный журнал. – М.: Изд-во литер. по стр-ву. – 1968. - № 6. – С. 1-13.
6. Белла, Ф. Тольятти. Рождение нового города / пер. с фр. Ю. Горбунова. – Екатеринбург : TATLIN, 2014. – 142 с.

7. Веретенников, Д.Б. Понятие планировочной структуры города. Структурные компоненты и их планировочное воплощение // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура: научно-технический журнал / СГАСУ.- Самара, 2014. Вып. № 3(16). С. 6-10. DOI:10.17673/Vestnik.2014.03.1.
8. Веретенников, Д.Б. Структуроформирование мегаполисов: учебное пособие / М.: ФОРУМ : ИНФРА-М, 2016. – 112 с. - ISBN 978-5-0009-154-9.
9. Велев, П. Пешеходные пространства городских центров / пер. с болг. Д.П.
10. Гейл, Я., Гемзо, Л. Новые городские пространства / М.: Крост, 2012.– 254 с.
11. Гниломедов, А.С. Эволюция плотности и функциональной насыщенности городской среды на примере центральной планировочной зоны города Самары // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура: научно-технический журнал / СГАСУ.- Самара, 2014.- Вып.№ 2(15). – С. 16-20.
12. Солодилов М.В. Формирование системы достопримечательных мест на базе историко-архитектурного наследия г. Тольятти // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура: научно-технический журнал / СГАСУ. - Самара. 2012. - Вып.№2. С. 30-36.
13. Урбах, А.И., Лин, М.Т. Архитектура городских пешеходных пространств / М.: Стройиздат, 1990. – 200 с.

Список литературы на английском языке / References in English

1. From funds TCM. 7. G. Stavropol, Kuibyshev region. Draft plan. Explanatory note. // GIPROGOR Leningrad Branch. 1961. - 218 p. [In Russian]
2. From TCM funds. New city at the dam of the Kuibyshev hydroelectric station (project planning and development). GIPROGOR - Leningrad Branch, 1953. (Typescript). [In Russian]
3. From funds TCM. Draft detailed planning of the central part of Stavropol on the Volga. Explanatory note // Sredne-Volga Economic Council, State Design Institute Kuibyshevsky Industrial Construction Project. Stavropol branch. G. Stavropol on the Volga: 1963. - 100 p. [In Russian]
4. Rubanenko, B. New Togliatti / M.: Knowledge, 1971. - 64 p.
5. Rubanenko B. Problems of planning and development of the city of Tolyatti // Architecture of the USSR: a monthly magazine. - M.: Publishing house. on pp. - 1968. - № 6. - p. 1-13. [In Russian]
6. Bella, F. Togliatti. Birth of a new city / lane. with fr. Y. Gorbunova. - Ekaterinburg: TATLIN, 2014. - 142 p.
7. Veretennikov, D. B. The concept of the planning structure of the city. Structural components and their planning implementation // Vestnik SGASU. Urban planning and architecture: scientific and technical journal / SGASU.- Samara, 2014. Vol. Number 3 (16). Pp. 6-10. DOI: 10.17673 / Vestnik.2014.03.1. [In Russian]
8. Veretennikov, D. B. Structuring of megacities: a tutorial / M.: FORUM: INFRA-M, 2016. - 112 p. - ISBN 978-5-0009-154-9.
9. Velev, P. Pedestrian spaces of urban centers / lane. with bolg. D.P.
10. Gale, J., Gemzo, L. New urban spaces / M.: Krost, 2012.– 254 p.
11. Gnilomedov, A.S. The evolution of the density and functional saturation of the urban environment on the example of the central planning zone of the city of Samara // Bulletin SGASU. Urban planning and architecture: scientific and technical journal / SGASU.- Samara, 2014.- Issue number 2 (15). - p. 16-20.
12. Solodilov M.V. Formation of the system of sites on the basis of the historical and architectural heritage of the city of Togliatti Urban planning and architecture: scientific and technical journal / SGASU. - Samara. 2012. - Issue.№2. Pp. 30-36. [In Russian]
13. Urbach, A.I., Lin, M.T. Architecture of urban pedestrian spaces / M.: Stroyizdat, 1990. - 200 p.