

Н. А. ОРЛОВА
Д. Н. ОРЛОВ
Е. А. МАСЛОВА

ПРОБЛЕМЫ КОМПАКТНОГО ГОРОДА ПРОВИНЦИАЛЬНОЙ РОССИИ XXI ВЕКА

PROBLEMS OF COMPACT CITIES OF PROVINCIAL RUSSIA OF THE XXI CENTURY

Работа посвящена рассмотрению в обобщенном ключе диапазона вероятных стратегий пространственного развития провинциальных городов России с учетом сегодняшней специфики формирования их институтов управления и предприятий строительного бизнеса. Рассмотрены основные варианты развития городов в ближайшем будущем с их плюсами и минусами. Проблематика, развернутая в данной статье, является предельно актуальной практически для любого города современной России на этапе смены экономического уклада и перехода страны от индустриального к постиндустриальному типу экономики. Авторы статьи обосновывают преимущества выбора полицентрической модели развития города Самары. Выводы и рекомендации проделаны на конкретном градостроительном материале.

Ключевые слова: компактный город, экстенсивное развитие, застройка, инфраструктура, плотность, планировочная структура

Процесс преобразования, продолжающийся в последние десятилетия в России и еще далекий от завершения, ставит перед нами проблему выбора стратегии городского развития. Целью данной работы является попытка обозначения одной из таких «развилок» с рассмотрением ее экономических и градостроительных предпосылок, характеристикой современных строительных практик, а также господствующих в наше время теоретических концепций, таких как стратегия развития компактного высокоплотного города или города, развивающегося экстенсивно, с малоплотной застройкой. В работе проведен их сравнительный анализ в аспекте практического применения и предлагается стратегическое направление, объединяющее преимущество двух подходов.

Свои преимущества и недостатки есть у каждой версии, накоплен уже достаточный опыт – и уплотнения, и «растекания» городов. Проблему усложняет градостроительное наследие советского периода. Советские промышленные города сопротивляются как уплотнению, так и равномерному «растеканию». Разумным выходом будет компромисс между этими двумя тенденциями.

The article is devoted to the consideration in a generalized manner of the range of possible strategies for the spatial development of provincial cities in Russia, taking into account the current specifics of the formation of their management institutions and construction business enterprises. The main options for the development of cities in the near future with their pros and cons are considered. The problem developed in this article is extremely relevant for almost any city in modern Russia at the stage of changing the economic structure and the country's transition from an industrial to a post-industrial type of economy. The authors of the article substantiate the advantages of choosing a polycentric model of the development of the city of Samara. Conclusions and recommendations are made on a specific urban planning material.

Keywords: compact city, extensive development, construction, infrastructure, density, planning structure

В наши дни все острее встает проблема беспорядочного разрастания городов. Застройщики и муниципалитеты стремятся обеспечить население большим количеством доступного жилья. С появлением института ипотечного кредитования сегмент населения, который может себе позволить операции на рынке недвижимости, значительно вырос. Из товара элитного потребления городская квартира стала широкодоступным рыночным товаром, который может себе позволить значительная часть населения. В такой ситуации категория доступности довлеет над категорией качества, поскольку именно доступность определяет востребованность на широком рынке в отличие от рынка элитарного, где конкуренция проходит на поле качества.

Такой экстенсивный способ захвата рынка и пространственно выражается в виде *территориальной экспансии*. Когда решающим в борьбе за покупателя становится минимальная стоимость квадратного метра, города будут разрастаться, захватывая прилегающие территории. Власть (в широком смысле слова) по ряду причин не возражает, или даже приветствует расползание городов. Это хороший показатель

экономического успеха – ввод большого количества жилья, новых благоустроенных территорий, детских садов и школ. Новые территории осваивать просто. Недостаточность инженерной инфраструктуры на них легко компенсируется отсутствием необходимости ремонта и расширения старой сети. На новых территориях отсутствуют обременения, связанные с охраной наследия, с проблемой расселения; как правило, нет проблем с мелкодисперсной собственностью, приводящей к необходимости сложных итераций по консолидации земельных участков. В основном на этих территориях минимально или полностью отсутствуют регламентные и нормативные ограничения по типу и плотности застройки. Подобный экстенсивный подход приводит к тому, что сегодня мы имеем значительные площади на периферии города, отведенные под монофункциональную застройку. В свою очередь, центр города постепенно превращается в пространство исключительно административно-делового и культурного назначения, а зачастую теряет функционал и ветшает без новых инвестиций.

В исторической части города экстенсивный способ строительства возможен только путем утраты исторической застройки с полным сносом и заменой ее на новую материальную форму, воплощение которой обусловлено минимизацией расходов.

Интенсивное развитие территории исторического города сталкивается с проблемой реконструкции сети инженерного обеспечения (по живому), со сложным клубком накопленных годами конфликтов имущественного характера с массой регламентных и социально-культурно обусловленных ограничений в строительстве.

Немаловажно, что попытки девелоперской деятельности в ситуации сложившейся застройки ведут к значительным социальным конфликтам, поскольку задевают множество, порой противоречивых, интересов, связанных как с имущественными ценностями, так и с культурными, идеологическими и мифологическими.

Комплексные, одновременные изменения в среде проживания или шире – в городе, в отличие от постепенного, преемственного изменения, приводят к сложным социальным последствиям. Это и появление таких характеристик, влияющих на маркетинговую оценку территории, как – новизна, модность, молодежность, демократичность, энергичность против элитарности, закрытости, консервативности, трухлявости и гнилостности. В то время как *интенсивно, преемственно развивающаяся городская ткань* не имеет таких критериев для оценки. В процессе развития не появляется новизна, нарастает только идентичность и включенность

образа среды в культурный контекст. Вновь появившийся жилой район пройдет стадии развития от новинки до заброшенного девиантного района слишком быстро вместе со старением первого поколения обитателей, если не включатся процессы экстенсивного развития данной территории, уплотнения и реновации, если данная территория не будет генерировать «новизну» в течение цикла своей жизнедеятельности. Это приводит к расслоению городской среды, недостаточной обеспеченности социальной и технической инфраструктурой населения, ухудшению экологической ситуации и возникновению чувства отчуждения, потери связности городской ткани.

Одним из возможных решений вышеуказанной проблемы является **концепция компактного города**, или города коротких расстояний.

Компактный город – градостроительная концепция, отдающая предпочтение высокой плотности застройки и смешанным видам землепользования. Концепция базируется на принципах эффективности общественного транспорта, снижения энергопотребления, сокращения загрязнения окружающей среды и уменьшения удельных расходов на душу населения на коммунальную и транспортную инфраструктуру [1].

Идеи, впоследствии ставшие основой будущей концепции, заложила канадско-американская писательница Джейн Джекобс в своей книге 1961 г. «Смерть и жизнь больших американских городов», где она резко раскритиковала градостроительную систему, разрывающую городскую ткань [2]. Впервые термин «компактный город» был предложен в 1973 г. американскими математиками Джорджем Данцигом и Томасом Саати в работе «Компактный город: проект организации городской среды» [1]. Основные постулаты концепции компактного города по сути своей являлись следствием разработанных Данцигом методов линейного программирования, связанных с решением различного рода оптимизационных задач.

Американское происхождение данной концепции неслучайно, поскольку США первыми столкнулись с проблемой субурбии (с англ. – «пригород», специфическое североамериканское явление, большие массивы индивидуальных жилых домов в окрестностях крупных городов. В отличие от российских пригородов в американской субурбии проживает средний класс, это благополучные территории), связанной с резким ростом индивидуального домостроения в послевоенные годы в пригородах. Сегодня концепция компактного города положена в основу планирования некоторых городов в Америке, Австралии, Канаде, Новой

Зеландии, Германии, Нидерландах и Великобритании. В России она внедрена в генеральные планы Перми, Нижнего Новгорода, Читы и Зеленограда.

Исследователи и архитекторы трактуют понятие компактного города по-разному [3–6]. Объединяющим признаком является требование малого отношения периметра города к его площади. Преимущество в движении отдается пешеходам, велосипедистам и общественному транспорту. Это одновременно снижает транспортную нагрузку и негативное влияние на окружающую среду, связанную со сжиганием органического топлива. Размер города строго ограничен, и его развитие происходит путем уплотнения застройки в центре и освоения территорий, утративших в силу тех или иных причин свою функциональную принадлежность (бывшие заводы, пустыри, аварийные и ветхие дома и т. п.).

Компактный город – это плотная застройка, маленький периметр, короткие трассы инженерных сетей и дорог, пространственная системность расположения общественных и производственных зон, отсутствие или скоростная проницаемость разрывов городской ткани. Концепция компактного города уже находит свое применение в проектной практике. В качестве примера можно привести генпланы Нижнего Новгорода, Читы, Зеленограда.

Рассуждая о внедрении данной концепции в градостроительное планирование города, следует иметь в виду, что существуют пределы уплотнения застройки при росте городов. И хотя понятие оптимальной плотности застройки на данный момент не определено, имеется ряд причин, обуславливающих ограниченность роста. Во-первых, нет возможности бесконечно увеличивать несущую способность грунта и пропускную способность инженерных коммуникаций (тепловые сети, водопровод, канализация и т. п.). Во-вторых, чрезмерное уплотнение застройки в какой-то момент начнет производиться за счет общественного пространства города, что скажется негативным образом на внешнем облике и на восприятии местными жителями окружающей среды. Наконец, избыточное уплотнение застройки влияет на структуру транспортных связей, с каждым новым зданием усложняя ее. Подобные усложнения приводят к тому, что даже при оптимальной форме города в плане добраться из одной точки в другую становится довольно проблематично.

Главной проблемой на пути к компактному городу является более высокая стоимость строительства новых жилых и общественных площадей. В отличие от концепции «компактного города» здесь успешно справляется **концепция агломерации**, согласно которой

города и близлежащие населенные пункты экстенсивно растут и сливаются воедино. Объясняется это в первую очередь тем, что стоимость земли и затраты на строительство в центральной части города значительно выше, чем на окраине. При положительной миграции в города концепция компактного города также проигрывает теории безудержного роста агломераций, поскольку невозможно обеспечивать жильем постоянно возрастающее число жителей только за счет уплотнения застройки в центральной части города. По этой причине концепция компактного города непопулярна в развивающихся странах, одним из характеристических признаков которых является рост урбанизации.

Одним из достоинств агломераций также является постоянное стимулирование населения к повышению качества своей жизни. Люди из деревень стремятся в пригороды, люди из пригородов стремятся все ближе к престижным центральным районам города. В отсутствие экономичного жилья на окраине города данный способ вертикальной социальной мобильности был бы невозможен.

Для внедрения концепции компактного города в первую очередь необходимо остановить рост миграции из малых городов в крупные, и сделать это можно только путем «усреднения» уровня жизни, что является гораздо более трудной и масштабной задачей.

Помимо достоинств компактного города, которые были уже рассмотрены, следует отметить снижение антропогенной нагрузки на окружающую среду путем сохранения растительности за пределами городской черты, снижения объема загрязняющих выбросов от сжигания органического топлива и уменьшения потребления ресурсов и энергии на содержание разбросанной по площади городской инфраструктуры и т. д. Это напрямую сказывается на повышении качества и количества рекреационных ресурсов: природных водоемов, пригородных лесопарковых зон. Это в свою очередь ведет к улучшению социальной обстановки в городе. Также одним из достоинств компактного города перед растущей агломерацией является отсутствие стратификации общества по территориальному признаку.

Каждый город складывался в своей уникальной исторической и географической ситуации, поэтому единых рецептов преобразования городов нет.

Приведем несколько примеров первых попыток внедрения концепции в градостроительную политику в России.

Рассмотрим генеральный план города Перми, разработанный на основе стратегического

мастер-плана, выполненного в 2010 г. организацией «Бюро городских проектов» совместно с голландскими архитекторами. Основным тезисом генплана является «недооформленность» Перми по сравнению с другими городами России и мира. Недооформленность в контексте документа определяется как совокупность параметров и качество, обусловленных инертностью градостроительной политики в стремлении к постоянному расширению городских территорий в ущерб максимальному по плотности использованию площади и инженерных коммуникаций. Подобное недоиспользование ресурсов и недостатки в структуре города, по мнению авторов, обращаются в серьезную экономическую проблему в виде переплаты за переразвитую систему коммуникаций, груз которой ложится на плечи местной администраций и жителей в виде постоянно растущих тарифов на их содержание. Для развития города необходимо в первую очередь привести Пермь по ряду параметров к «дооформленным» городам: плотность застройки, отношение длины инфраструктуры на душу населения, доля зеленых насаждений [7].

С целью решения поставленной задачи разработчиками генплана предлагаются различные меры. Например, наибольшая доля (50 %) прироста недвижимости должна приходиться на центральную часть города, а на периферию – только лишь 20 %. Подобное территориальное распределение застройки стремится к нормальному (Гауссовому) распределению величины, являющемуся по мнению Данцига и Саати наиболее оптимальным с точки зрения соотношения затрат на возведение новой и эксплуатацию уже существующей инфраструктуры города [1]. Следует также отметить, что решение математической модели в виде нормального распределения возникает во множестве отраслей науки от экономики до экологии и структурное сходство подобных задач с задачей об оптимальном использовании коммуникаций дает право считать полученное Данцигом и Саати решение полностью обоснованным.

Ответом на вопрос: «Где взять столько земли на повышение плотности застройки в центральной части города?» – являются выводы разработчиков генплана, полученные на основе анализа топографических данных о том, что существующие объемы застройки составляют всего лишь 40 % от максимального возможного с учетом требований всех градостроительных и санитарных норм (СНиП, СП, СанПиН). Все эти и другие меры должны привести, по мнению авторов, к повышению качества жизни, улучшению экологической ситуации в городе и перераспределению экономических ресурсов. Это позволит

городу в будущем сделать скачок и стать конкурентоспособным городом [3].

Данный документ вызвал вполне неоднозначную реакцию со стороны профессионального сообщества и населения городских жителей. К сожалению, со сменой местной власти в 2011 г. положения генерального плана практически не соблюдались. Этому препятствовало несколько факторов: во-первых, введенное ограничение на максимальную высоту застройки в центре города; во-вторых, раскол архитектурного сообщества на лагерь специалистов, участвовавших в разработке генплана и, соответственно, поддерживающих его идеи, и архитекторов, в свое время проигнорированных властью, поскольку процедура выбора проектной организации не предусматривала какого-либо конкурса. На момент завершения первого этапа планирования (2016 г.) видно, что даже половины намеченных предписаний не было выполнено и хорошо проработанная на бумаге концепция развития так и не смогла заработать.

Введение элементов стратегии «компактного города», аналогичных пермским, в Самаре возможно. Это обусловлено сходством городов Самара и Перми по географическим и градостроительным признакам – расположение у реки и невысокая плотность застройки исторического центра. Самара должна стремиться к компактности, чтобы преодолеть изматывающие город проблемы – маятниковую миграцию и автомобильные пробки, изношенность растянутой инженерной инфраструктуры, низкий уровень благоустроенности территорий в центральной части города.

Самара располагает значительными слабо освоенными пространствами, «окраинами» в центре. Это территории заброшенных промпредприятий, массивы индивидуальной жилой застройки и другие пустоты, образовавшиеся в процессе экстенсивного роста города, особенно в период Великой Отечественной войны. Значительный импульс экстенсивного развития Самара приобрела в последние десятилетия. Этот процесс связан со строительством крупных жилых массивов на свободных землях сельскохозяйственного назначения, вызванного особенностями экономической ситуации первых десятилетий XX в. Экстенсивный рост драматически усугубил проблемы транспорта и связности городской ткани [8]. Значительным ресурсом для уплотнения застройки обладает «историческая часть города Самара». Эта территория с низкой плотностью застройки является привлекательным районом для проживания и работы. Высокие средовые и природные качества данной территории привлекают круп-

ный строительный бизнес и его клиентуру. Однако процесс уплотнения застройки «старого города» приводит к катастрофической утрате исторической застройки, несбалансированному росту плотности с отставанием развития инженерной, транспортной, социальной инфраструктуры. Разрушаются те самые средовые и природные качества, которые и привлекли застройщиков. Уплотнение и развитие городской ткани исторического центра совершенно необходимо, но только на основе тщательно выверенной и сбалансированной стратегии устойчивого развития этих территорий.

В данный момент Самаре не хватает единой стратегии. Новое строительство представлено либо точечными высотками в центре, паразитирующими на существующей инфраструктуре, хотя ее развитие должно предшествовать строительству, либо это однотипная застройка на окраине («Южный город», «Кошелев проект»), в которой предлагается жилье, доступное для населения, но труднодоступное с точки зрения транспорта.

При разработке стратегии развития города можно ориентироваться на опыт, например, Перми, над мастер-планом которого работали российские и голландские архитекторы. Этот опыт прошел разные стадии: и очевидный успех, и отрицание, смену авторов, смену концепции и т. д. – история продолжается, опыт накапливается.

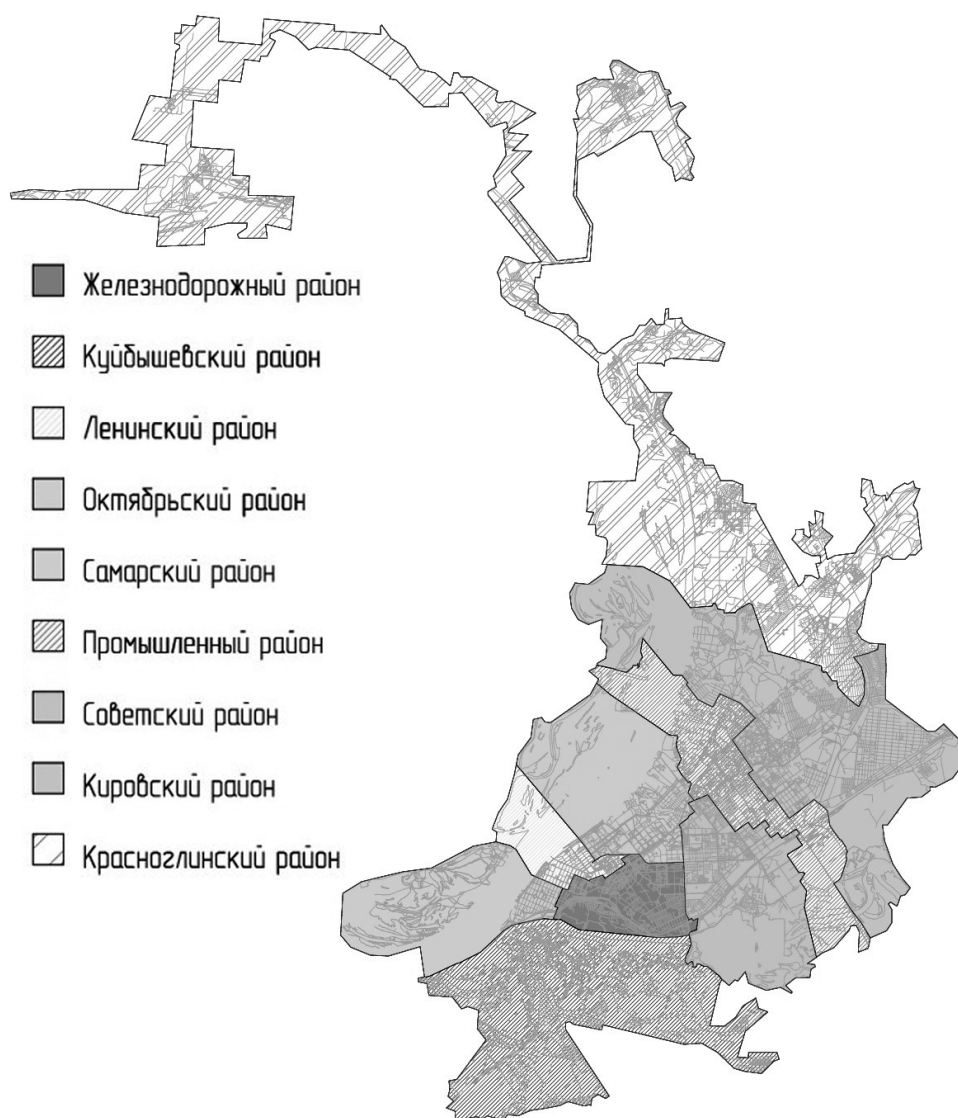
Суммируя мировой опыт решения подобных задач, можно сделать вывод, что однозначных рецептов успеха не существует и можно говорить только о постепенном движении в сторону повышения компактности города.

Для выявления признаков, присущих компактному городу на территории Самары, приведен *сравнительный анализ административных районов города*. Такое деление выбрано, во-первых, для простоты, поскольку установление более обоснованных границ потребовало бы дополнительных исследований, что само по себе является большой и важной работой и выходит за пределы данного исследования. Во-вторых, границы административных районов в Самаре частично совпадают с основными морфотипами застройки, что связано с поэтапным и в основном экстенсивным процессом его развития. Так, историческая часть города почти совпадает с границами Самарского и Ленинского районов (см. рисунок).

Самые старые районы Самары – *Ленинский и Самарский* с малоэтажной регулярной квартальной застройкой наиболее близки по своей структуре «компактному городу». Также к положительным признакам этих районов можно отнести их привлекательность в культур-

но-рекреационном плане для жителей города: театры, скверы, пешеходные улицы, участок набережной, кафе, рестораны и т. д. К слабым сторонам районов можно отнести устаревшую систему коммуникаций (водопровод, канализация), отсутствие централизованного горячего водоснабжения в части домов. Недостаточно развитая и крайне изношенная инженерная инфраструктура исторической части города в значительной степени сдерживает развитие этих территорий. Дополнительные затраты, которые требуются в такой ситуации, делают нерентабельным большую часть небольших точечных проектов, так необходимых в ситуации сложившейся качественной застройки. Повышение стоимости строительства провоцирует застройщиков для компенсации этих затрат наращивать плотность высотной застройки, тем самым разрушая исторически сложившуюся среду города. Наибольшей угрозе подвергается фоновая историческая застройка, в первую очередь деревянная и каменно-деревянная, среди которой только единицы зданий имеют документально зафиксированный статус объекта культурного наследия. Историческая Самара ценна именно как средовой объект, с пока еще большим количеством сохранившейся целостной фоновой застройки. Сохранение только памятников архитектуры, с заменой фоновой застройки на современную, без учета масштабных стилиевых и т. д. признаков, приводит к полной деградации основных ценностных характеристик этих территорий. В настоящее время уже значительная часть исторического города утрачена. Особенно на участках от улицы Полевой до Красноармейской. Разрушены целые массивы деревянной усадебной застройки, возведено много новых зданий с превышением ограничений по этажности, предусмотренных в действующих правилах землепользования Самары.

Октябрьский район построен в основном в советское время. Ранее на территории района располагались крупные промышленные предприятия, деятельность которых на данный момент прекращена. Часть территорий этих заводов расчищена и является площадкой для потенциальных крупных девелоперских проектов. В перспективе у Октябрьского района есть шанс стать самой плотно застроенной и населенной частью Самары, напрямую связанной с историческим городом и имеющей на части своей территории признаки городского центра. Октябрьский район неоднороден по своей планировочной структуре, он состоит из нескольких крупных массивов, среди которых можно выделить крупные градостроительные ансамбли в стиле сталинского ампира с укрупненными кварталами, ансамбли модернизма и функционализма, спальные районы со



Административное деление города Самары

свободной планировкой хрущевской и брежневской поры, зеленые зоны, малозастроенные заброшенные пустоты, а также значительные массивы индивидуальных жилых домов. К сильным сторонам района можно отнести хорошо развитую транспортную сеть, большой процент озеленения и инвестиционную привлекательность для застройщиков.

На территории *Железнодорожного района* располагается крупный транспортный узел – Железнодорожный вокзал на станции Самара. Относительная близость вокзала к центру всегда была проблемой больших городов, поскольку железнодорожные пути являются одним из самых жестких препятствий для прокладки каких-либо коммуникаций между разделенными

частями города. Подобная судьба не миновала и Самару, где пути отрезали от «городской жизни» поселок Шмидта (Запанской). На сегодняшний день эта местность является скоплением промзон, по большей части не функционирующих, а также хаотично расположенной индивидуальной застройки. Наличие железнодорожных путей сопровождается концентрацией вокруг них промышленных, складских и других инфраструктурных территорий, что еще больше ослабляет связность городской ткани. Так, например, территория города юго-восточнее улиц Мечникова, Пензенской, Тухачевского по большей части застроена цехами и складскими помещениями. Прибрежные территории реки Самары обладают большим

рекреационным потенциалом, до конца не выявленным. Благоустройство набережной и других центров притяжения населения позволит повысить престижность данного района, что в свою очередь приведет к росту жилого строительства и развитию инфраструктуры в рамках концепции «компактного города».

Железнодорожный район в значительной степени застроен укрупненные кварталы сталинского и хрущевского времени. Есть включения постсоветской высотной застройки, массивы индивидуальных жилых домов, зоны отчуждения железной дороги, территория промпредприятий, значительную часть района занимает городское кладбище.

К положительным сторонам можно отнести способную к развитию инфраструктуру общественного транспорта: возможность создания на базе железных дорог внутригородского движения и развития пригородного железнодорожного сообщения, развитие трамвайной сети на территории существующих промзон при условии их реновации. Железнодорожный район соседствует с Самарским и Ленинским районами, и потенциально они могли бы составить единый компактный центр города. Комплексное развитие района позволило бы максимально увеличить соотношение полезной площади города к периметру, что очевидно повысило бы компактность.

Советский район как продолжение Железнодорожного наследует и усиливает все его проблемы, касающиеся промзон вдоль реки Самары. Спальные районы «хрущевки» с недостаточной транспортной обеспеченностью, слабое развитие социальной инфраструктуры, недостаток объектов культуры и отдыха на фоне проблем с экологией, вызванной особенностями рельефа и розы ветров, – таков портрет Советского района.

Промышленный и Кировский районы в силу своей протяженности по ширине имеют достоинства и недостатки в зависимости от местоположения. Есть более развитые территории вдоль Московского шоссе, где концентрируются крупные торговые центры. Побережье реки Волги занято современными жилыми комплексами с жильем эконом-класса и самым крупным в городе массивом «элитной» коттеджной застройки. В Промышленном районе основной тип застройки – позднесоветские панельные микрорайоны. В Кировском районе – это послевоенная застройка укрупненными кварталами, ансамблевая застройка в стиле сталинского ампира в районе завода «Металлург». И в Промышленном, и в Кировском районе есть значительные включения постсоветской высотной застройки. В Кировском районе таких включе-

ний чуть меньше, что связано с недостаточным развитием инженерной инфраструктуры и невысокой привлекательностью данного района на рынке недвижимости. К плюсам этих районов можно отнести транспортную доступность, в том числе значительное влияние на жизнь в Кировском районе метрополитена. В целом районы достаточно однородны, без каких-либо разрывов в планировке, однако существуют локальные проблемные места в Кировском районе, такие как «Кировский рынок», жилая застройка для работников завода «Металлург», поселок «Зубчаниновка».

Куйбышевский и Красноглинский районы – это окраинные территории с большим процентом промышленных, сельскохозяйственных и других неосвоенных земляных угодий, включая охраняемые природные. Именно на этих территориях разворачиваются основные акты экстенсивного развития Самары – строительство новых крупных жилых массивов «в чистом поле». Современная градостроительная практика в данном случае противоположна концепции «компактного города». Говорить о «компактном городе» можно только по поводу формирования локальных центров этих территорий.

Вывод. Таким образом, следует признать, что господствующая в настоящее время практика комплексного строительства ведет к экстенсивному росту городов и эрозии исторических центров городов. В то же время сложившиеся за советский период планировочные структуры далеки от какой бы то ни было компактности и обладают чрезвычайной планировочной инерционностью. Стратегии развития их в сторону компактного города как целостности была бы утопичной. Следует рассматривать такую стратегию только в качестве формирования центров, которые мы уже можем наблюдать в ряде районов Самары.

На примере города Самары можно говорить о полицентрической модели локальных компактных центров и о потенциальной возможности формирования крупного градостроительного комплекса с признаками компактности на основе исторической части города и отдельных частей Октябрьского и Железнодорожного районов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Данциг Дж. Т. Саати. Компактный город: Проект организации гор. среды: [пер. с англ.]. М.: Стройиздат, 1977. 199 с.: ил.
2. Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов: [пер. с англ. Л. Мотылев]. М.: Новое изд-во, 2011. 457.

3. Чиркунов О. Компактный город // Экономическая политика. 2011. № 2. С. 85–94.

4. Кителева А.Г. Концепция «Компактный город» в контексте повышения конкурентоспособности территории // Наука и бизнес: пути развития. 2015. № 1 (43). С. 51–53.

5. Дмитриева Н.Н., Сабрекова А.А. Новый урбанизм: зарубежный и отечественный опыт // Фотинские чтения. 2015. № 2 (4). С. 165–168.

6. Андреев Е. Компактный город: инвестиции, развитие и приоритеты [Электронный ресурс] М., 2017. Режим доступа: <https://zelao.mos.ru/presscenter/news/detail/7037430.html>, свободный (дата обращения: 16.03.2018).

7. Основные положения материалов по обоснованию проекта генерального плана города Перми [Электронный ресурс]. Пермь: Администрация города Перми, 2010. Режим доступа: http://www.gorodperm.ru/search/?text=Kratkaja_pojasnitelnaja_zapiska&searchid=2292145&search-button=, свободный (дата обращения: 16.03.2018).

8. Орлова Н.А., Орлов Д.Н. Материальные и культурные предпосылки градостроительных решений // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 72-й Всероссийской научно-технической конференции по итогам НИР / СГАСУ. Самара, 2015. С. 219–222 (дата обращения: 16.03.2018).

Об авторах:

ОРЛОВА Наталья Александровна

старший преподаватель кафедры реконструкции и реставрации архитектурного наследия Самарский государственный технический университет Академия строительства и архитектуры 443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194 E-mail: pochto@yandex.ru

ORLOVA Natalya A.

Senior Lecturer of the Reconstruction and Restoration of Architectural Heritage Chair Samara State Technical University Academy of Architecture and Civil Engineering 443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194 E-mail: pochto@yandex.ru

ОРЛОВ Дмитрий Николаевич

старший преподаватель кафедры реконструкции и реставрации архитектурного наследия Самарский государственный технический университет Академия строительства и архитектуры 443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194 E-mail: pochto@yandex.ru

ORLOVA Natalya A.

Senior Lecturer of the Reconstruction and Restoration of Architectural Heritage Chair Samara State Technical University Academy of Architecture and Civil Engineering 443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194 E-mail: pochto@yandex.ru

МАСЛОВА Евгения Андреевна

студентка 5 курса архитектурного факультета Самарский государственный технический университет Академия строительства и архитектуры 443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194 E-mail: mshenya@yandex.ru

MASLOVA Evgenia A.

Student of the Faculty of Architecture Samara State Technical University Academy of Architecture and Civil Engineering 443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 194 E-mail: mshenya@yandex.ru

Для цитирования: Орлова Н.А., Орлов Д.Н., Маслова Е.А. Проблемы компактного города провинциальной России XXI века // Градостроительство и архитектура. 2019. Т.9, №1. С. 101–108. DOI: 10.17673/Vestnik.2019.01.16. For citation: Orlova N.A., Orlov D.N., Maslova E.A. Problems of Compact Cities of Provincial Russia of the XXI Century // Urban Construction and Architecture. 2019. V. 9, 1. Pp. 101–108. DOI: 10.17673/Vestnik.2019.01.16.