

6. Районная планировка Белгородского экономического административного района. Программа работ на составление районной планировки. 1958 г. // РГА в г. Самаре. Ф. Р-147. Оп. 6-4. Д. 1.

7. Соображения по размещению населенных пунктов в районе г. г. Губкин — Ст. Оскол Белгородской области. 1958 г. // РГА в г. Самаре. Ф. Р-147. Оп. 6-4. Д. 12.

Д.А. Рамм

Самарский национальный исследовательский университет

СТРОИТЕЛЬСТВО «НОВОГО ГОРОДА» ДЛЯ ВОЛЖСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

Социокультурное пространство крупных промышленных кластеров СССР в 1960-е гг. распространяется на окружающую их территорию. Для создания комфортной среды и повышения уровня жизни населения создавались города, спроектированные специально для нужд промышленных предприятий. Одним из таких городов стал г. Тольятти, избранный для строительства завода по производству легковых гражданских автомобилей.

Генеральной проектировкой города занимался Гипроавтопром (институт по проектированию предприятий автомобильной промышленности), а проект нового района разрабатывал ЦНИИЭП жилища (Центральный научно-исследовательский и проектный институт). Все работы проводились организациями совместно. Генеральный план предусматривал создание благоприятной среды, учитывающей прогрессивные нормативы по планировке и застройке жилых массивов с учетом природно-географических условий [1, с. 9]. Место строительства постоянно корректировалось, границы города смещались несколько раз: от берега Куйбышевского водохранилища вглубь материка на 5 км, в противоположную сторону от существовавшего города на 2,5 км. Причина переноса обусловлена наличием неустойчивых просадочных грунтов, воспринимающих нагрузку менее 2 кг/см² [2, с. 8]. В 1967 г. Волжская экспедиция МГУ установила, что за 50 лет берег продвинется на 150–200 м вглубь территории [4, оп. 1, д. 49. л. 8], и часть города подвергнется затоплению.

Генеральный план города разрабатывался под руководством архитектора Б.Р. Рубаненко. Архитектурные решения были подчинены целому ряду принципов: во-первых, четкое функциональное зонирование; во-вторых, единое планирование застройки; в-третьих, многоступенчатое бытовое обслуживание; в-четвертых, озелененное общественное пространство; в-пятых, разделение индивидуальных и грузовых транспортных потоков; в-шестых, развитый общественный транспорт; в-седьмых, полная обеспеченность всеми видами инженерных сооружений. В проекте оговаривалась потребность в скоростных автомагистралях с высокой пропускной способнос-

тью в расчете на обилие личного автотранспорта (200 машин на 1 тыс. человек) [2, с. 14].

План города постоянно корректировался на уровне областного Совета по делам строительства и архитектуры. Благодаря участию заинтересованных лиц в проект плана вносились постоянные изменения еще до начала основных работ. Предложения касались, в основном, благоустройства сельтебной территории и размещения гражданских сооружений. Таким способом было изменено направление улиц, чтобы снизить воздействие ветров; к центральной автомагистрали приближены ж/д и автовокзалы; больницы перенесены ближе к лесному массиву; увеличено число автостоянок; предусмотрена площадка под кладбище и свалку мусора; жилые дома перориентированы в сторону водохранилища для создания эстетичного вида; увеличена высотность жилых зданий для сохранения сельскохозяйственных земель и пр. Предлагались и не осуществленные идеи, например, создать внутригородской пассажирский речной транспорт [4, оп. 1, д. 49. л. 17-18].

Город рассчитывался на 330 тыс. человек – численность, достаточная для нормального функционирования предприятия и объектов соцкультбыта на перспективу после 1975 г. По состоянию на 1975 г. население новой части города достигло 230 тыс. человек. В 1966 г. ВАЗ получил разрешение на возведение сборных железобетонных домов с возможностью достройки до максимальной высоты в 16 этажей. На каждого человека, проживающего в городе, запланировали не менее 12 м² квартирной площади. Норма воды также была в среднем выше, чем по стране, – 420 л на человека в сутки. [3, оп. 1. д. 12. л. 22, 26].

Сборные конструкции для зданий и проектная документация создавались дочерними предприятиями Куйбышевгидростроя – заводами жилищно-бытовых конструкций, расположенных на левом и правом берегах Волги, а также Тольяттинским домостроительным комбинатом, который имел богатый опыт. Левобережный завод ЖБК ориентировался на выпуск пятиэтажных домов (мощность в год – 70 тыс. м²) и шестнадцатиэтажных домов (мощность в год – 70-100 тыс. м²), правобережный завод – на объекты соцкультбыта (мощность в год – 20 тыс. м²), домостроительный комбинат – на строительство всех типов домов (мощность в год – 50 тыс. м²), Куйбышевгидрострой в целом – на закладку фундаментов и подведение коммуникаций. На строительство были отправлены лучшие инженеры и передовые бригады [3, оп. 1. д. 12. л. 6, 10-12], поскольку требовалось ежегодно вводить в эксплуатацию не менее 300 тыс. м² жилой площади. Суммарная мощность заводов и комбината оказалась явно недостаточной, поэтому в г. Тольятти были доставлены передвижные домостроительные заводы, а с Нижнекамской базы стройиндустрии завозились готовые крупнопанельные дома в разобранном виде.

Застройка новой части г. Тольятти велась в соответствии с новыми стандартами, предъявляемыми к гражданской архитектуре и уровню жизни городского населения. В основу генерального плана города легли следующие приоритетные качества: удобство, обилие свободного пространства, эстетичность облика городской среды, учет природно-климатических условий местности при планировке, акцент на потребностях рядового гражданина. Строительство характеризовалось высокими потребностями в производственных мощностях, которые не могли быть удовлетворены за счет имеющейся производственной базы и требовали мобилизации ресурсов других регионов страны, из чего можно сделать вывод о дороговизне проекта. Город Тольятти построен специально для общества потребления, символом которого стал личный автомобиль. Он послужил площадкой для апробирования представлений об эталонной городской архитектуре и повышенных нормах комфортной жизни человека.

Библиографический список

1. Генеральный план новой части города. Проект I очереди строительства (1968-1971). [б. м.], [б.г.]. 49 с.
2. Рубаненко Б.Р., Образцов А.С., Савельев М.К. Новый Тольятти. М.: Знание, 1971. 64 с.
3. Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р-352.

С.Н. Абрашкин

Самарский национальный исследовательский университет

РОЛЬ ГУБЕРНАТОРА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ К.А.ТИТОВА В МЕЖДУНАРОДНОЙ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА В 1990-Е ГГ.

Утрата государством монополии на внешнюю торговлю в начале 1990-х гг. давала шанс субъектам Российской Федерации на расширение международного внешнеэкономического сотрудничества. Продвижению регионов в международном пространстве зачастую способствовала региональная исполнительная власть, от стабильности и влиятельности которой зависел дальнейший успех во взаимодействии с иностранными инвесторами. Привлечение международных инвестиций в регион способствовало росту популярности главы субъекта Российской Федерации и его команды.

В 1991-1992 гг. участие во внешнеэкономической деятельности главы администрации Самарской области К.А.Титова в основном сводилась к подписанию постановлений о регистрации предприятий с иностранными инвестициями [9, д. 35.л.8]. Например, в 1991 гг. было зарегистрировано совместное советско-итальянское предприятие «Мир» [9, д. 34. л. 128],