

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт

(наименование института полностью)

Кафедра

«История и философия»

(наименование)

46.03.01 История

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Историко-культурный туризм

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)

на тему Развитие системы автодорожного строительства в СССР во второй половине XX века (на примере г. Ставрополя–Тольятти)

Студент

И.В. Ометов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

д-р ист. наук, доц., О. А. Безгина

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2021

Аннотация

Цель работы заключается в комплексном изучение развития автодорожного строительства в СССР на примере города Ставрополь-Тольятти.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи:

- проанализировать первый период дорожного строительства в СССР;
- уточнить и детализировать пик дорожного строительства в СССР в 1960-1970-е гг. и его дальнейшее развитие;
- изучить развитие автодорожной сети в городе Ставрополь в связи со строительством ГЭС и переносом города;
- исследовать строительство дорог в связи с возведением АвтоВАЗа, а также, проследить, насколько город Тольятти соответствовал тенденциям и степени развития автодорожной сети в СССР.

В первой главе рассмотрено развития автодорожной сети в СССР и проанализировано период наибольшего развития данной сферы в стране. Во второй главе работы проведен анализ развития автодорожной сети в городе сначала в Ставрополе затем в городе Тольятти, а также проведено сравнение развития автодорожной сети в отдельно взятом городе и во всей стране в целом. В заключении представлены выводы по итогам проведенного исследования.

Структура работы включает в себя введение, две главы, четыре параграфа, заключение, список используемой литературы и используемых источников, пять приложений.

Объем выполненной работы составляет 78 страниц с приложениями.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Создание и развитие системы дорожного строительства в СССР..	16
1.1 Первый период дорожного строительства в СССР.....	16
1.2 Развитие массового автодорожного строительства с твердым покрытием в послевоенные годы.....	28
Глава 2 Развитие автодорожной сети в городе Ставрополь-Тольятти.....	39
2.1 Состояние автодорожной сети в городе Ставрополь (1917- 1960).....	39
2.2 Влияние строительства АвтоВАЗа на дорожное строительство в городе Тольятти.....	52
Заключение.....	66
Список используемой литературы и используемых источников.....	68
Приложение А Строительство дороги, ведущей на ВАЗ.....	74
Приложение Б Строительство корпусов ВАЗа.....	75
Приложение В Строительство дирекции ВАЗа.....	76
Приложение Г Начало строительства улиц Свердлова и Революционной.	77
Приложение Д Строительство кинотеатра Сатурн, а также улицы Революционная и первого дома на улице Дзержинского...	78

Введение

Актуальность исследования Автомобильные дороги в России имеют огромное социально-экономическое значение. Их роль особенно возросла во второй половине XX в. в связи с массовой автомобилизацией советской экономики, связанной с появлением новых отраслей производства в народном хозяйстве регионов, общим социально-экономическим развитием СССР. Именно во второй половине XX в. Степень развитости автодорожной сети во многом были обусловлены вопросы транспортной доступности областей и регионов огромной страны. От состояния и интенсивности создания автодорожных коммуникаций зависело военно-стратегическое положение страны. Поэтому автодорожное строительство приобрело решающее значение в становлении и развитии крупных территориально-производственных комплексов страны и решении стратегических социально-экономических задач советского государства.

Особое значение строительство автомобильных дорог имело для тех регионов страны где проходили масштабные стройки различных проектов связанных со строительством новых предприятий и так же строительство новых городов ведь что бы обеспечить бесперебойное снабжение всеми необходимыми ресурсами на столь значительных объектах просто жизненно необходим иметь развитую автодорожную инфраструктуру. В этом плане город Тольятти является хорошим примером в качестве образца развития автодорожной сети, в связи с началом строительства крупных заводов и других объектов промышленности, начиная с ГЭС и заканчивая АвтоВАЗом. Было просто необходимо наладить развитую систему автодорог.

Объект исследования – развитие автодорожного строительства в СССР на примере города Ставрополь-Тольятти.

Предмет исследования – социально-экономические процессы, протекавшие в развитии автодорожного строительства в СССР в том числе на примере города Ставрополь-Тольятти.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1950-х гг. по 1991 г. Нижняя граница определена декретом СНК о создании Волжской ГЭС и как следствие прокладывании первых дорог с твёрдым покрытием. Верхняя граница определена распадом СССР.

Территориальные рамки – территория г. Ставрополя–Тольятти.

Цель дипломной работы – комплексное изучение развития автодорожного строительства в СССР и в городе Ставрополь–Тольятти.

Для достижения поставленной цели определены следующие **задачи**:

- проанализировать первый период дорожного строительства в СССР.
- уточнить и детализировать пик дорожного строительства в СССР в 1960–1970-е гг. и его дальнейшее развитие.
- изучить развитие автодорожной сети в городе Ставрополь в связи со строительством ГЭС и переносом города.
- рассмотреть строительство дорог в связи со строительством АвтоВАЗа, а также, проследить как город Тольятти соответствует тем тенденциям и степени развития автодорожной сети в СССР.

Степень изученности проблемы. Историография изучаемой проблемы разделяется нами на два основных периода: советский и постсоветский. Историография советского периода характеризуется глубокой проработкой вопроса в области дорожного строительства. Основной акцент в данных работах сделан на глубоком анализе тех технических аспектах и статистических результатах которых достигало советское руководство и различные органы в области автодорожного строительства. Так же в этот период уделялось значительное внимание социалистическому соревнованию между различными бригадами в деле строительства и развития автодорожной сети.

В данном временном периоде интересны глубиной проработки материала такие исследования авторов как А.П. Васильев, В.И. Баловнев, М.Б. Корсунский, Г.В. Бялобжеский, Д.Г. Мепуришвили, С.А. Мусатов,

В.А. Ногай, С.П. Субботин, А.Я. Эрастов «Ремонт и содержание автомобильных дорог». В данный период времени активно изучались те методы с помощью которых проводили дорожные работы в этой области наиболее интересны работы интересны для изучения также и технические работы авторов М.И. Вейцман, В.П. Егзов «Краткий справочник дорожного строителя» своими фактами и отдельными отрывками из истории СССР также А.С. Кудрявцева «Очерки истории дорожного строительства в СССР». Интересен анализ В.А. Зарзара в работе «Автомобилизация и дорожное строительство в СССР».

Исследователи в своих трудах анализировали проблему эффективного управления ресурсами в области дорожного строительства. В данном направлении особую важность представляют собой труды таких авторов как А.С. Кудрявцев и Б. Рубаненко.

Особенно важную роль в деле изучения строительства дорог в городе Тольятти сыграл труд Б. Рубаненко «Новый Тольятти». В данной работе рассматривалось, как при строительстве нового города и конкретно Автозаводского района развивалась урбанистика данной жилой площади и какие методы были применены строителями городской инфраструктуры, чтобы как можно быстрее проложить все необходимые коммуникации и дороги что бы наладить бесперебойный поток рабочих к АвтоВАЗу.

Что касается постсоветского периода, охватившего временной отрезок с 1991 г. по настоящее время. Основные акценты при изучении темы в современной историографии сместились в сторону большей объективности так современный период позволяет дать более непредвзятую оценку деятельности властей на строительство дорог в СССР, так как над современными исследователями уже не весит идеологический аспект в деле изучения темы. Этот период характеризуется изучением дополнительных ранее более слабо изучаемых аспектов, таких как привлечение неквалифицированного труда на работу по строительству автодорог, а также

в историографии данного периода происходит вышедший на новый уровень экономический анализ эффективности развития автодорожной сети в СССР.

В данном временном периоде интересны погруженностью в сферу исследования В.П. Бойко, В.Н. Ефименко, А.П. Кадесников «Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения». Строительство дорог в регионах рассмотрены в работах Р.Р. Гареева «Индустриализация дорожного строительства в регионах СССР в годы первой пятилетки (1928–1932 гг.): на примере Башкирской АССР» где, в том числе на примере отдельной области показано данное развитие. Так же важной работой по исследованию дорожного строительства в СССР на наиболее трудных участках А.Г. Заповодникова, А.Д. Колесников, В.Д. Полканов, Н.Г. Якушина. Данные авторы рассматривали строительство историю строительства и обслуживания СибАДИ в своей работе «Очерки истории СибАДИ». В данной работе очень подробно рассказано, с какими трудностями пришлось столкнуться рабочим дорожно–строительной отрасли в момент прокладывания данной трассы, а также как влияют погодные условия на состав тех материалов, которые используются при строительстве автодорог в тяжелых климатических условиях.

Также важный вопрос, который освещает постсоветская историография, – это те методы планировки, которые использовали, дорожные строители в своей работе в этом вопросе особую ценность представляет собой работа Веретенников, Д.Б. Понятие планировочной структуры города. Помимо этого, данным автором написана работа Д.Б. Веретенников Структурное формирование мегаполисов. В которой он провел тщательный анализ того, как влияет развитая дорожная инфраструктура на качество жизни в городе. Так же среди исследователей крайне важную роль в области исследований городского пространства и формирования города Тольятти можно выделить труды Я. Гейл, Л. Гемзо и Ф. Белла.

Так в работе Я. Гейла и Л. Гемзо «Новые городские пространства» крайне подробно раскрыт момент архитектурного городского пространства, подробно раскрыт момент архитектурного формирования современного городского пространства. И того, что необходимо современному городу для наиболее эффективного качества жизни в данном городе в плане легкости перемещения по данному городу. Из данной работы мы смогли почерпнуть, что Тольятти является городом с достаточно высоко проработанной системой транспортных коммуникаций, что позволяет назвать данный город удобным для жизни людей.

Среди зарубежных исследователей можно выделить работу Ф. Белла «Тольятти. Рождение нового города». Французский исследователь в данной работе рассмотрел генезис развития градостроительной и автодорожной сети в городе Тольятти.

Так же ценную информацию о дорожном строительстве в СССР дает статья А.А. Любовь. Пик дорожного строительства в СССР пришелся на 60–70-е гг. Статья написана в «Российской газете» в 2010 г. В данной статье представлен подробный анализ строительства дорог на наивысшей точке развития данной сферы деятельности у в Советском союзе, а также было подробно изложено в связи, с какими именно факторами данный период можно назвать пиком строительства автодорог.

На сегодняшний момент среди современных исследований по данной теме мы можем выделить работы А.С. Гниломедова «Эволюция плотности и функциональной насыщенности городской среды» и М.В. Солодилова «Формирование системы достопримечательных мест на базе историко-архитектурного наследия г. Тольятти».

Так же важнейшую роль при изучении автодорожной сети и её развития на городском уровне играют материалы периодической печати. Особо важную роль по данной теме сыграл «Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура: научно-технический журнал» журнал выходил с 2011 по 2016 г. Данный журнал во всей полноте освещает научно

технический аспект строительства автодорог на территории, как Куйбышевской области, так и отдельно города Тольятти, а именно какими методами пользовались рабочие при строительстве дорог, как на территории области, так и на территории города какими технологическими нововведениями они пользовались при строительстве новых дорог. И как именно менялась сама технология дорожных работ. Во всех этих аспектах данный журнал даёт много полезной для научной деятельности информации.

В данном журнале рассматривали интересующие нас аспекты автодорожного строительства такие авторы как М.В. Солодилов и А.С. Гниломедов.

Следующим материалом периодической печати, которым необходимо было воспользоваться из-за крайне ценных сведений, был «Стройиздат» в нем была опубликована статья А.И. Урбах, М.Т. Лин. «Архитектура городских пешеходных пространств» в которой проведен качественный анализ прокладки и развития пешеходных пространств в городе Тольятти и так же то как именно развитие непосредственно пешеходных пространств влияло на развитие всей транспортной системы города в целом.

Проведенный нами историографический анализ показывает, что в советский период исследователи уделяли внимания этой проблеме. Изучение данной проблемы характеризуется глубокой проработкой вопроса в области дорожного строительства. Основной акцент в данных работах сделан на глубоком анализе различных как технических аспектов, так и статистических результатов, которых достиг Советский союз и различные органы, управляющие процессом в области автодорожного строительства. Так же в этот период уделялось значительное внимание социалистическому соревнованию между различными бригадами в процессе строительства и развития автодорожной сети.

В современный период интерес к данной проблеме не ослаб. Отечественные и зарубежные исследователи уделяют внимание таким аспектам, как использование неквалифицированного и порой подневольного

труда на работах по строительству автодорог, и помимо этого историографии периода происходит существенное повышение экономического анализа эффективности развития автодорожной сети в СССР.

Источниковая база исследования включает совокупность большого количества материала, в том числе опубликованного и неопубликованного условно данные источники можно разделить на:

- законодательные источники,
- материалы делопроизводства,
- периодическая печать.

Материалы делопроизводства. Для изучения истории создания и развития автодорожной сети в СССР и в городе Ставрополь–Тольятти нами были использованы материалы Тольяттинского городского архива. Материалы фонда Р–18 протоколы совета народных депутатов позволяют нам выявить общественное мнение граждан о автодорожном строительстве и эксплуатации городской инфраструктуры, а также реакция городских властей на различные претензии которые выражали граждане.

«Тольяттинский архив» (ТГА). Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 490. Постановление совета министров СССР № 119 о мерах по обеспечению строительства Волжского автомобильного завода в 1969 г. 126 л. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Ф. Р–8. Оп. 3. Д 279. Решения №384–432 Исполкома и материалы к ним. 89 л. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Ф. Р-18. Оп. 3. Д 1. Решения № 384-536 Исполкома и материалы к ним. Из архива АвтоВАЗа были взяты фото, на которых отражены моменты строительства автодорог в городе Тольятти и сопутствующей архитектуры.

Следующую категорию делопроизводственного комплекса источников включает в себя постановления исполнительной власти. Эта группа источников позволят охарактеризовать структурно–организационные изменение в ЦудорТрансе, организации непосредственно отвечающей за развитие автодорожной сети в Советском союзе. И помимо этого так же позволяет проследить финансовые операции и материально–техническое

оснащение организаций, непосредственно отвечающих за развитие автодорожной сети.

Среди данной группы источников особо мы можем выделить Постановление ЦИК и СНК СССР от 28 ноября 1928 г. «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР» С. З. СССР, 1929, № 6, ст. 52, № 21, ст. 184; 1931, № 15, ст. 147; 1933, № 72, ст. 434. В нем приведен список мер и норм, которые были основными для дорожных строителей в СССР при организации дорожных работ и тех мерах, которые должны были предприниматься в деле содержания дорог.

Следующим важнейшим источником в данном вопросе является Постановление Станции технического обслуживания (СТО) от 4 марта 1929 г. «О содержании и ремонте участков шоссейных и грунтовых дорог общесоюзного и республиканского значения в пределах населенных пунктов» С. З. СССР, 1929, № 45, ст. 393; 1931, № 16, ст. 158, и 1932, № 24, ст. 149. Это постановление отражает процессы связанные с изменениями эксплуатации автодорог.

Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 310 от 14 апреля 1980 г. «О мерах по улучшению строительства, ремонта, и содержания автомобильных дорог в стране». Данный документ определял меры, которыми было необходимо руководствоваться при строительстве дорог на заключительном этапе существования СССР в связи с чем благодаря данному источнику мы можем увидеть к чему пришло развитие автодорожной сети в СССР и какие моменты руководство страны считало необходимыми улучшить.

Следующим источником, имеющим важнейшую информацию, является. Постановление ЦИК и СНК СССР от 27 мая 1932 г. «О правах и обязанностях государственных объединений и трестов, производящих добычу золота, в области дорожного, коммунального, школьного и больничного строительства, снабжения населения и регулирования торговли на территории золотопромышленных приисковых районов» С. З. СССР,

1932, № 41, ст. 248. В данном документе мы видим, как предприятия не каким образом не связанное с деятельностью по прокладке дорог было вынуждено тратить на это свои ресурсы, что является характерной чертой многих предприятий страны, когда им приходилось обеспечивать развитие инфраструктуры, хотя это не входило в их прямую компетенцию.

Постановление ЦИК и СНК СССР 7 декабря 1931 г «Об использовании труда граждан, состоящих в тыловом ополчении» разъясняет использование неквалифицированного труда граждан при строительстве дорог и дорожной инфраструктуры Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 марта 1936 г. «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог» характеризует труд сельских граждан при строительстве дорожной сети.

Следующая группа постановлений регулирует структурно–организационные аспекты автодорожного строительства в Советском союзе. Так Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 июня 1931 г. «Об образовании Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза ССР» характеризует деятельность нового органа управления, функции которого связаны с развитием автодорожной сети.

Изменение политической обстановки в государстве во второй половине 1930–х гг. обусловили переход Центрального Управления шоссейных и грунтовых дорог в ведение НКВД, что было закреплено Постановления ЦИК и СНК СССР от 28 октября 1935 г. «О передаче Центрального Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта в Народный Комиссариат Внутренних Дел Союза ССР» С. 3. СССР, 1935, № 56, ст. 452. Данное постановление явилось подтверждением увеличения влияния НКВД в тот период времени и помимо этого, так же показывает, как изменилась в то время система управления в стране. Так как даже такая деятельность как развитие автодорожной сети осуществлялась не гражданским ведомством.

Финансирование дорожного строительства осуществлялось согласно Постановлению ЦИК и СНК СССР от 3 ноября 1930 г. «О порядке финансирования дорожного хозяйства и об организации дорожно-строительных контор» С. 3. СССР, 1930, № 55, ст. 579. Следующая подгруппа источников – приказы путей сообщения СССР. Благодаря данной группе источников мы можем проследить структурно управленческие изменения автодорожного хозяйства в стране в послевоенный период.

Приказ Министра путей сообщения СССР № от 21 марта 1946 г. «О преобразовании Народного комиссариата путей сообщения в Министерство путей сообщения СССР». Приказ Министра Путей Сообщения СССР № от 11 августа 1947 г. «О структуре и штатах центрального аппарата Министерства путей сообщения СССР». Приказ по Министерству автомобильного транспорта СССР № 1 от 5 ноября 1952 г. «Об образовании союзно-республиканского Министерства автомобильного транспорта СССР и назначении А.Н. Куршева министром автомобильного транспорта СССР». Распоряжение Совета Министров РСФСР № 909–р от 26 июля 1980 г. «В связи с упразднением Министерства автомобильного транспорта РСФСР».

Приведенные нами выше приказы позволяют проследить трансформацию основных учреждений, отвечающих за автодорожное строительство в послевоенный период. Следует отметить, что до создания министерства путей сообщения основные обязанности по эксплуатации автодорожной сети были возложены на республики где непосредственно осуществлялся контроль за процессом развития и строительства новых автодорог.

Периодическая печать. Основным источником периодической печати, использованным нами, является журнал «Стройиздат». Данный журнал выходил с 1932 г., а с 1990 г. был преобразован в издательство «Стройиздат». Наибольший интерес представляют статьи А.И. Урбах и М.Т. Лин «Архитектура городских пешеходных пространств», в которой представлен анализ прокладки и развития пешеходных пространств в городе Тольятти и

так же то, прослежено влияние пешеходных пространств на развитие всей транспортной системы города в целом.

Так же ценную информацию о дорожном строительстве в СССР дает статья А.А. Любови. Пик дорожного строительства в СССР пришелся на 60-70-е годы XX века. Статья написана в «Российской газете» в 2010 г. В данной статье представлен подробный анализ строительства дорог на наивысшей точке развития данной сферы деятельности у в Советском Союзе, а также было подробно изложено в связи, с какими именно факторами данный период можно назвать пиком строительства автодорог.

Теоретико-методологической основой исследования являются принципы историзма, объективности, системности, признание причинно-следственной закономерности событий и явлений.

В рамках нашего исследования мы использовали следующие методы исторического исследования: был использован сравнительно–исторический метод. В исследовании мы проводили сравнение уровней развития автодорожной сети в СССР с городом Ставрополь–Тольятти в различные периоды времени. Синхронический метод направлен на понимание того, как именно происходящие в стране события влияли на уровень развития автодорожной сети и скорости её строительства. Системный метод отвечает за изучение развития системы автодорожного строительства и тех организаций, которые за него отвечали. Также за анализ структуры и функций, внешних и внутренних связей, динамических изменений в тех организациях, которые отвечали за развитие автодорожной сети, как в СССР, так и в городе Ставрополь–Тольятти.

Научная новизна работы заключается в том, что в нашем исследовании предпринята попытка проанализировать соответствие одного отдельно взятого города в области развития автодорожной сети и сопоставление его с аналогичными процессами в целом по стране. И соответственно сравнить является ли отдельно взятый город Тольятти исключением из общей статистики или же он соответствует общему уровню

по стране. Следует отметить также то, что в научный оборот были введены неиспользованные источники.

Практическая значимость исследования заключается в том, что полученные данные могут быть использованы в работе сотрудников государственных учреждений, которые занимаются изучением развития автодорожной сети, на всей территории страны, так и в городе Тольятти. Также результаты исследования могут быть полезны в учебной деятельности при изучении истории развития автодорожного полотна в стране.

Бакалаврская работа имеет следующую структуру: введение, 2 главы, состоящие из 4 параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников, приложения (фотографии строящихся объектов автодорожной и сопутствующей инфраструктуры города Тольятти).

Глава 1 Создание и развитие системы дорожного строительства в СССР

1.1 Первый период дорожного строительства в СССР деятельность ЦУДорТранс и время первых пятилеток

С момента совершения Октябрьской революции в России и сменой политического режима на советский по всей стране начинают происходить изменения в системе управления государством. Это касается абсолютно всех бюрократических институтов в том числе и института дорожного строительства. Так, управлением дорогами занимались несколько ведомств: Военстрой, Фронтстрой и Управление шоссейных дорог (Упшосс) Наркомата путей сообщений.

В следствии произошедших в результате революции и происходящий в тот момент гражданской войны дорогам был выделен статус общегосударственного значения, т.к. в момент боевых действий сложно было переоценить ту роль, которую играла дорожная сеть в переброске необходимых сил и ресурсов для нужд сражающейся Красной армии. В итоге дороги перешли в ведение «Центрального управления местного транспорта» (Цудортранс) который ранее считался отделом в наркомате, а местные дороги, – в ведение «Главного управления коммунального хозяйства» (ГУКХ). Непосредственными работами на государственных трассах занимались окружные управления местного транспорта, подчинённые Центральному. Подобной была конструкция ГУКХ.

«Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик – государственный орган СССР с правами объединённого народного комиссариата Союза ССР (в ранге министерства), ответственный за планирование, руководство и регулирование дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, для

контроля за состоянием и эксплуатацией транспортных средств в автомобильных хозяйствах всех ведомств Союза, а также транспортно-эксплуатационного и складского дела в СССР» [32].

В научной литературе и официальных документах управление получило сокращенное название ЦУДорТранс. В первый период своего существования ЦУДорТранс был одним из отделов, находившихся в ведении Народного комиссариата путей сообщений СССР [28], где и получил свое наименование в 1929 г. при происходивших тогда преобразованиях в из ЦУМТа (Центрального управления местного транспорта), который уже не отвечал новым задачам в деле устройства дорожной сети в государстве с момента его основания декретом СНК от 7 июля 1921 г. Вследствие произошедших с тех пор изменений требовался кардинально новый подход в области организации автодорожной сети в стране.

В результате, устаревший орган был преобразован в «Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза Советских Социалистических Республик». Постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров СССР от 3 июня 1931 г. организовано управление ЦУДорТранс, которое было наделено правом самостоятельного управления и имело все права народного комиссариата СССР с сохранением ранее существовавших региональных управлений, которые отвечали за деятельность шоссейных и грунтовых дорог, в том числе регулирование автотранспорта.

Основные цели и ориентиры ЦУДорТранс были определены таким образом: «задачи руководства, планирования и регулирования дорожного хозяйства и автомобильного транспорта, а также транспортно-эксплуатационного и складского дела» [26].

Из всего выше изложенного мы делаем вывод, что в сферу ответственности ЦУДорТранса входило руководство пассажирскими и грузовыми перевозками, в том числе не только автомобильных, но и

трамвайных. Помимо организационных вопросов ЦУДорТранс занимался, в том числе и ремонтом подвижного состава и регулировал различные погрузочно-разгрузочные работы. Таким образом, мы видим, что даже обеспечение технического оснащения было, в ведении ЦУДорТранса и сфера ответственности данной структуры была максимально всеобъемлющей.

ЦУДорТрансу были переданы все организации, имеющие отношение к дорогам и автотранспорту, в том числе «управления автомобильными дорогами, автомобильные ремонтные (АРС) и заправочные станции (АЗС), пункты обслуживания пассажиров и водителей на дорогах» [26].

Помимо непосредственного управления и строительства ЦУДорТранс разрабатывает инструкции. В которых, описаны правила эксплуатации автомобильного транспорта. Полностью описан порядок организации автотранспортных хозяйств. Создана система основных показателей работы находящихся в тот момент в ведомстве подвижных составов, описаны способы расчетов этих показателей, созданы инструкции работы технической службы в автотранспортных хозяйствах, а также максимально тщательно описаны правила выбора подвижного состава и работы по проектированию гаражей и парков.

С 1930 г. меняется система работы, а водители получают установки и нормативы об обязательном порядке ежедневных заданий по транспортировке, как грузов, так и пассажиров. Из этого мы видим, что для каждого отдельного водителя начинают существовать нормативы, которые необходимо выполнять. Из этого мы видим, с какой тщательностью и глубиной прорабатывался план организации управления дорожной сетью. С максимальной педантичностью проводятся меры по введению планово-предупредительной системы технического обслуживания и ремонта автомобильного транспорта. Для этого «Цудортранс» организовал «Главные управления шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта» (Главдортранс).

Стоит указать на тот факт, что, не смотря на все бюрократические нормы регулирования, существовавшие в тот момент в деле обслуживания, строительства и материально технического оснащения дорожно-транспортной сети, строго определенного плана со всеми структурными моментами в деле ремонта дорожной сети не было, и он носил достаточно бессистемный характер, что, вполне очевидно, крайне негативно отражалось на общем уровне дорожной сети по всей стране. Вследствие данного обстоятельства была разработана система так называемой дорожной повинности, смысл которой заключался в том, что местные жители были вынуждены принимать участие в дорожных работах. Эти работы включали в себя как строительные, так и ремонтные работы.

На момент начала 1920-х гг. наиболее распространенными дорогами на территории страны были дороги с грунтовым покрытием. Как следствие, качество подобных дорог не отвечало необходимым стандартам и нуждалось в постоянном улучшении либо замене на другое покрытие, но поскольку у государства не было необходимой материальной базы для того, чтобы заменить грунтовое дорожное покрытие на асфальтовое полотно, то использовались различные технические методы улучшения дорожно-транспортной сети путем применения различных добавок к составу автодорожного покрытия. Добавляли глину с песком, посыпали гравием или шлаком, использовали торф, также использовали и необычные материалы, такие как жидкая дефекационная грязь. Дорожной техники не хватало: так в 1921–1922 гг. у дорожной службы было всего 28 грейдеров, 169 паровых и 35 моторных катков, 84 камнедробилки и 22 трактора, ощущалась серьезная нехватка даже простого шанцевого инструмента [11].

Таким образом, с 1922-1928 гг. при помощи технологических нововведений и повышения механизации в области автодорожного строительства было введено в эксплуатацию более 1000 километров дорог с грунтовым покрытием. Само собой, данных цифр было крайне недостаточно, чтобы решить те задачи, которые ставились перед дорожной сетью столь

крупной страны как СССР. Для этого руководство страны всячески пыталось разработать перечень необходимых действий, направленных на решение данной проблемы, так в 1926 г. в Москве был организован «Центральный Научно–исследовательский институт по строительству и эксплуатации дорог». Впоследствии, в 1935 г. на его базе был основан «Дорожный научно–исследовательский институт» (ДорНИИ). В том же 1935 г. на базе Онежского завода (г. Петрозаводск) начался выпуск сначала конных, а в дальнейшем и тракторных скреперов-волокуш, и скреперов на полозьях, утюгов, канавокопателей и других необходимых инструментов для организации строительства дорожного полотна» [21].

Не прекращались попытки найти научный способ решения возникающих задач. Проводились различные научно-инженерные исследования в области совершенствования качества автодорожного покрытия, так в 1927 г. в Ленинградской области на дороге между городами Псковом и Шимском был проведен эксперимент по усовершенствованию грунтовой дороги за счет изменения состава смеси для дорожного покрытия при помощи добавления органических вяжущих материалов (полугудрон и гудрон). В этот же год, впервые на Волоколамском шоссе, были заложены 80 км асфальтобетонного покрытия в стране. Это стало началом долгого пути по улучшению качества сети автодорожного покрытия в дальнейшем асфальтобетонные, бетонные и железобетонные дороги начали вводиться в эксплуатацию и возле других крупных городов страны Ленинграда, Баку, Ялты и Туапсе. Следом началось строительство полноценных многокилометровых шоссе таких как: Чуйское, Кяхтинское, Усинское, Тункинское, Черноморское и т.д. Нельзя не отметить скорости и объема выполненных работ: к концу 1932 г. в стране было введено эксплуатацию свыше 5822 автомобильных дорог общей протяженностью более 35 тыс. км.

Обслуживание столь значительной сети и её постоянное улучшение требовало большого количества высококлассных специалистов. Для этой цели уже в 1930 г. решением СНК СССР и ЦК ВКП(б) были организованы

первые автомобильно-дорожные институты в Москве (МАДИ), в Ленинграде «ЛАДИ», в Саратове «САДИ», в Харькове «ХАДИ», в Омске «СибАДИ» [53]. Данные учебные заведения готовили необходимую базу специалистов для всех сфер, связанных с дорожной отраслью, а именно инженеров дорожников, мостовиков, механиков и профессиональных автомобилистов. Одновременно институты занимались подготовкой офицерских специалистов для вооруженных сил СССР, где не менее чем в гражданских ведомствах были необходимы профессионалы в области дорожного строительства.

В 1931 г. в СССР впервые был создан единый стандарт номерных знаков для транспортных средств по всей территории страны. Учетом транспортных средств и выдачей номеров занимался «ЦУДорТранс».

Руководство страны осознавало всю значимость развития дорожной сети для наиболее эффективного развития индустриализационных процессов, ведь вместе с ростом индустриальных предприятий росла и необходимость быстром и качественном снабжении предприятий всеми необходимыми ресурсами, к тому же без развитой автодорожной сети никак нельзя было рассчитывать, что данные процессы будут протекать эффективно. Поэтому, для руководства страны задача организации автодорожной сети входила в список приоритетных. Для ускоренного решения задачи было принято решение об использовании труда гражданских лиц, зачисленных в ополчение. По итогу, согласно данному постановлению, гражданские лица, находящиеся в тыловом ополчении (на срок до 3-х лет), выполняли работы оборонно-стратегического назначения, в том числе занимались строительством дорог. По истечении срока пребывания в рядах ополчения «проявившие добросовестное отношение к работе», должны были быть восстановлены в избирательных правах. Речь идет о лицах с неблагонадежным социальным происхождением, которые были поражены в правах, что становится понятным из фразы. «трудовой режим и политико-воспитательная работа в частях тылового ополчения должны преследовать цель превращения нетрудовых элементов в полезных во всех отношениях

граждан Союза ССР» [23]. По данным на 1 февраля 1933 г. в частях тыловых ополченцев насчитывалось свыше 42 тыс. человек личного состава.

В это время проводилась и научная работа, так в 1932 и 1934 гг. «ЦУДорТранс» организовал «Всесоюзные конференции по вопросам организации диспетчерского руководства на автомобильном транспорте в Союзе ССР» [30]. Во время первого пятилетнего плана (1928-1932 гг.) органами высшего государственного управления была поставлена задача, построить триста шестьдесят тысяч километров дорог с твердым покрытием шоссейного типа.

Помимо прокладывания новых дорог нельзя было забывать об уже имеющейся весьма значительной сети автодорог. В связи с этим существовал план ремонта более чем 1,3 млн. км грунтового дорожного полотна. Но, к сожалению, реализовать запланированные цели не удалось в связи с самыми различными обстоятельствами. Среди множества причин наиболее существенными являлись: отсутствие необходимого числа финансовых возможностей, отсутствие в достаточном количестве квалифицированных специалистов по различным специальностям (дипломированных специалистов в области прокладывания дорог практически не было). Тем не менее, было осуществлено восстановление более 102 тыс. км. дорог. Также были открыты для использования Чуйский тракт (598 км), Усинский тракт (345 км) и множество других важных, но меньших по протяженности дорог для освоения Сибири и Дальнего Востока. Не следует забывать, что на тот момент более 90 % дорог в России не имели твердого покрытия [37] и в лучшем случае были грунтовыми. Уже в 1930-х гг. была начата масштабная программа по улучшению качества дорожного покрытия по территории всего государства. Например, дорожные инженеры начали использовать обработку разжиженным битумом на участке Ораниенбаумской дороги. При строительстве дороги между Москвой и Нижним Новгородом была использована технология покрытия цементным раствором, которая имела различную консистенцию.

В 1931 г. в первый раз за всю историю страны был налажен процесс производства различных битумных эмульсий, что послужило толчком активной застройки дорог. В целом, процесс постепенной механизации дорожно–строительных работ позволил расширить использование различных строительных материалов (гравийные смеси, известь, ракушечник).

Одним из важнейших этапов в деле развития авторожной сети стало то, что в 1931 г. на основе треста «Дормаштреста» стало осуществляться производство специализированной дорожной техники, в её числе были различные самоходные катки, камнедробилки, навесное оборудование для сезонных дорожных работ. В связи с тем, что «Дормаштрест» не привлекал к выпуску техники инженеров–дорожников, то техника оказалась невысокого качества.

Помимо уже всех осуществлённых мер в 1931 г. была произведена разработка и в результате были введены в первый раз за всю историю страны обязательные технические нормы и условия в области строительства дорог. Эти условия зависели от понятия грузового напряжения, а также материала из которого были сделаны грунтовые, мощёные и шоссейные дороги. В тот период времени основным участником дорожного движения оставался гужевой транспорт. Для сравнения, в ведении Союзтранса находилось только 6 тысяч автомобилей и целых 22 тысячи лошадей.

Следуя директивам в деле строительства и улучшения автодорожного полотна, в 1932 г. в Москве был построен первый завод по производству холодных асфальтобетонных смесей, который уже за первый год своей деятельности произвел продукции более чем на 1500 т. Благодаря этому, гораздо быстрее были построены асфальтированные дороги в Москве, Ленинграде и других крупных городах.

В докладе «ЦУДорТранса» от 4 марта 1932 г. было сказано, что «заказы на механические снаряды, принятые промышленностью в объеме, значительно отстающем от фактической потребности дорожного хозяйства, выполняются ею в ничтожном проценте», фактически заводы поставили

важнейших машин: грейдеров тяжелых – 0%; катков паровых – 50%; катков моторных – 4%; камнедробилок – 50%; тракторов гусеничных – 0%; тракторов колесных – 50%; автогрузовиков – 30%» [24].

В 1933 г. «ЦУДорТрансом» было опубликовано «Типовое положение о первичном звене на автомобильном транспорте». В дополнение к предыдущему постановлению в этом же году, 28 декабря, «ЦУДорТранс» выпустил «Инструкции по учёту автотранспорта», где был определен порядок регистрации, образцы и порядок выдачи учётных документов на автотранспорт, а также утверждена «Инструкция о порядке производства ежегодного технического осмотра автомашин» [28].

К окончанию 1933 г. управляющие органы решили заострить внимание на вопросе уровня развитости дорог на наиболее дальних частях страны. Была поставлена задача развивать дороги в Сибири и Дальнем Востоке. Постановлением Совета Труда и Оборона СССР было организовано «Управление дорожного строительства Восточной Сибири и Дальнего Востока. Планы по строительству дорог в дальних уголках страны были озвучены на 17 съезде ВКП(б) в феврале 1934 г, когда был принят второй пятилетний план развития СССР. В данном плане развитие автодорожной сети занимало далеко не последнее место, т.к. оно было необходимо для скорейшей индустриализации отдаленных районов. На территории Сибири и Дальнего Востока начинают основывать лагеря ГУЛАГа с целью добычи природных ресурсов таких как золото, уголь, уран и древесина, и чтобы доставлять эти грузы к крупным индустриальным производствам требовалось так же наладить и дорожную сеть. Согласно утвержденному плану строительства планировалось построить и ввести в эксплуатацию автомобильные дороги между Владивостоком, Хабаровском, при этом протяженность дороги должна быть 600 км, дорога иметь твердое (гравийное) покрытие. Для поставленной задачи было выпущено постановление об организации двух строительных бригад с численностью сотрудников около 15 тыс. человек. Эти две бригады разделили между собой

строительство дороги на 2 участка. В задачу первой бригады входило построить дороги от Владивостока до Имана, а второй бригады – построить дороги от Имана до Хабаровска.

Однако, как было сказано выше, задачи, которые стояли перед «ЦУДорТрансом» были более всеобъемлющи, нежели чем простое строительство, организация обсаживания дорог и связанных с ними управлений. В число его задач также входили и обязанности по организации различного рода мероприятий, направленных на популяризацию автомобильного транспорта и демонстрацию результатов в области развития автодорожной сети по всей стране. В число таких мероприятий входили: организация автопробегов, например, в 1934 г. был проведен международный автопробег дизельных двигателей по дороге Москва-Тифлис.

В 1934 г. Совнарком Союза осознал необходимость наличия органа, который будет отслеживать порядок соблюдения принятых правил и норм и пресекать их нарушение, для чего было принято решение организовать при «ЦУДорТрансе» «Государственную автомобильную инспекцию» (ГАИ) с целью предотвращения неправильного использования автомобильного транспорта.

«ЦУДорТранс» также занимался продвижением в массы автомобильного изобретательства. Совместно с профсоюзами и ЦК Всесоюзного общества изобретателей организована в начале 1930-х гг. «Всесоюзную выигрышную эстафету массового рабочего изобретательства на автотранспорте». Целесообразные и экономически обоснованные изобретения получали денежные вознаграждения.

В целом, можно отметить положительное влияние «ЦУДорТранс» на проведение строительных и ремонтных дорожных работ. Структурированное планирование и качественная расстановка задач позволила провести в СССР ряд важных изменений в законодательно-нормативных актах транспортно-эксплуатационных мероприятий.

К концу 1935 г. в связи со сложившимися обстоятельствами стало понятно, что «ЦУДорТранс» уже не может эффективно выполнять возложенные на нее функции, т.к. за время её существования автодорожная сеть значительно расширилась и спектр задач, который стоял перед организацией был уже слишком широк. Нужен был другой подход в управлении. «ЦУДорТранс» прекратил существовать как самостоятельная организация и перешел в ведение НКВД СССР, Постановлением ЦИК и СНК СССР от 28 октября 1935 г. организация была переименована в «ЦУДорТранс при НКВД СССР». «ГлавДорТрансы» РСФСР и других республик Союза были ликвидированы на основании Постановления СНК СССР № 424 от 3 марта 1936 г. «О реорганизации Цудортранса» [32].

Второй пятилетний план (1933-1937) наметил значительное увеличение количества шоссейных дорог, но в связи со сложностью и обширностью поставленных задач план строительства не удалось осуществить. Все дороги были переданы НКВД СССР, и уже в 1936 г. было образовано «Главное управление шоссейных дорог» (Гушосдор). К строительству дорог начали привлекать заключенных [25]. Однако, несмотря на то, что весь план не удалось осуществить из-за проблемы с финансированием и нехватки квалифицированных кадров, за время второго пятилетнего плана было построено 230 тыс. км профилированных грунтовых дорог.

Стоит отметить, что уже в 1934 г. в стране стартовал масштабный выпуск автогудронаторов, что позволило значительно увеличить скорость строительства асфальтированных дорог, и, как результат, повысить качество дорожного покрытия. При строительстве дорог использовали разжиженные битумы, битумные и дёгтевые эмульсии, которые содержали 50 % воды и 2 % эмульгатора. Новый метод строительства дорог позволял работать в сложных погодных условиях (низкие температуры и высокая влажность).

В 1934 г. было решено начать строительство первых автомагистралей между Москвой и Минском, общей протяженностью 695 км, магистраль от Москвы до Киева протяженностью 500 км с предполагаемой скоростью

движения в 120 км в час. Впервые в стране были сконструированы дороги с мостами из железобетона и различными конструкциями развязок. Строительство магистралей было закончено к 1940-1941 гг. [52].

Мы можем заметить, что, несмотря на невыполнение плана второй пятилетки было построено свыше 210 тыс. км дорожного покрытия, в том числе 600 км асфальтобетонных, 5400 км чёрных шоссе, 10 тыс. км щебёночных шоссе, 6500 км булыжных мостовых, 7500 км гравийных шоссе, 157600 км улучшенных грунтовых дорог. Общее количество обычных дорог снизилось с 88,8 % до 75 %, что было неплохим результатом [12].

Руководящие органы значительно увеличили финансирование строительства дорог в 2,5 раза до 4 миллиардов 457 млн. рублей. Среднего объём инвестиций уже в первые два года вырос до 432,5 млн. рублей против 268 млн. рублей в годы первой пятилетки.

Полноценному осуществлению планов дорожного строительства помешала Великая Отечественная война, во время которой были разрушены 91 тыс. км дорог, 90 тыс. мостов общей длиной 980 км. По мере освобождения территории страны от немецко-фашистских захватчиков востребованные дороги восстанавливали подразделения рабоче-крестьянской армии (РККА). Было сформировано 42 дорожно-эксплуатационных полка, 7 учебных и один развернутый полк в Забайкальском крае. Дорожные войска проложили более 5 тыс. км дорог с твердым покрытием, восстановили и построили более 1 тыс. км мостов.

Подводя итог, мы можем сказать, что за страна сумела достичь значительных результатов в строительстве дорог, несмотря то, что на начальном этапе в стране практически не было дорог с твердым покрытием, а к моменту начала Второй Мировой войны протяженность дорог с твердым покрытием уже составляла сотни тысяч километров по всей территории страны. Можно положительно оценить усилия властей по строительству дорог в стране. Если бы не наступившая Великая Отечественная война, то удалось достичь более впечатляющих результатов, и количество

качественного дорожного покрытия продолжало бы расти быстрыми темпами.

1.2 Развитие массового автодорожного строительства с твердым покрытием в послевоенные годы

Датой создания первого министерства дорожного строительства в России является 16 июня 1865 г. В тот момент государственные органы поняли необходимость и важность развития сети дорог, связывающих различные пункты страны. Этому послужила, в том числе, и проигранная Восточная война, когда из-за низкого качества и плохой развитости дорожной сети, русские не успевали вовремя доставлять войска и грузы на фронт, поэтому было принято решение организовать Министерство путей сообщения российской империи, а первая попытка как-либо регулировать данную сферу была предпринята еще в 1649 г, когда было издано Уложение об охране судоходства [8].

После Октябрьской революции при формировании новоиспеченного правительства был образован Народный комиссариат путей сообщения РСФСР (НКПС) данный орган обязан был нести ответственность за сохранность содержание, а также улучшение всех путей сообщения включая в себя как обычные дороги, так и железные, а также водные пути сообщения.

Однако уже на первых этапах ярко выразилась тенденция большевиков к созданию сверх монопольных организаций, отвечающих сразу за огромный список вопросов поэтому была осуществлена передача контроля в ведение Народного комиссариата по железнодорожным делам Управления внутренним водным транспортом и как результат он был переименован в НКПС. Но это продолжалось не очень долгое количество времени ведь уже декретом СНК от 27 февраля 1918 г. управление водными путями было передано ВСНХ, и в ведении НКПС остались управление железными дорогами и организация железнодорожных перевозок.

Далее руководство страны следовала тем рекомендациям, которые оставил Ф.Э. Дзержинский хоть и с некоторыми изменениями в результате 13 февраля 1930 г. Президиум ЦИК СССР утвердил постановление СНК «О реорганизации управления морским и речным транспортом» [24]. 30 января 1931 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «Об образовании Народного комиссариата водного транспорта Союза СССР» (Наркомвода), на основании которого от НКПС отделились морской и речной транспорт и всё портовое хозяйство [5]. Это показывает то, что Ф.Э. Дзержинский повлиял ещё и на историю развития транспортных путей сообщения в нашей стране.

В 1932 г. было принято решение СНК о реконструкции железных дорог. В задачи входило улучшение прочности рельс за счет применения различных технологий в изменении состав как металла, так и основания состоящего из щебенки с некоторыми примесями, а также внедрение автоматизации, например, автоматизирована была сцепка и множество других процессов, которые раньше необходимо было делать вручную тут можно заметить схожесть с событиями, происходящими в области автодорожного строительства. Так, в 1940 г. эксплуатационная длина сети достигла 106,1 тыс. км, перевозки грузов составили 592,6 млн. тонн [1].

В период Великой Отечественной войны в ходе боевых действий европейская часть, как автомобильных, так и железных дорог были аннигилированы на большую часть и требовали по сути своей строительства, заново не говоря уже о том, что железные дороги решились 50 % локомотивов. При всем при этом железные и автомобильные дороги, спешно прокладываемые инженерными войсками, осуществляли свою деятельность по доставке ресурсов на фронт максимально эффективно. В 1946 г. НКПС СССР преобразован в Министерство путей сообщения СССР (МПС).

За все время существования орган, отвечающий за развитие авторожной сети неоднократно менял свои названия и функции, но главная задача управление развитие и поддержка качества и рабочего состояния

дорожного полотна. Вот перечень тех командно-административных органов, наследующих функции предшествующих министерств и ведомств:

- Наркомат автомобильного транспорта РСФСР (1939-1946) [44]
- Министерство автомобильного транспорта РСФСР (1946-1953) [45]
- Министерство дорожного и транспортного хозяйства РСФСР (1953-1956) [47]
- Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР (1956-1969) [41]
- Министерство автомобильного транспорта РСФСР (Минавтотранс РСФСР) (1969-1990) [42].

Образовано Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 28 июня 1959 г. Указами Президиума Верховного Совета РСФСР преобразовано: от 11 мая 1953 г. – в Министерство дорожного и транспортного хозяйства РСФСР, от 12 апреля 1954 г. – в Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, от 19 июня 1969 г. – в Министерство автомобильного транспорта РСФСР. Ликвидировано в соответствии с Законом РСФСР от 14 июля 1990 г. и распоряжением Совета Министров РСФСР от 26 июля 1990 г. [42].

Таким образом, мы смело можем сделать вывод о том что не смотря на все трудности, с которыми сталкивались различные организации занимающиеся управлением дорожным полотном, включая экстремальные погодные условия нехватку специалистов в области строительства дорог нехватку финансирования и проблемы с организацией не смотря на все эти обстоятельства организацией мы можем сделать заключение что результаты достигнутые данными организациями являюсь крайне значительными ведь за все время существования было создано более миллиона километров автомобильных дорог с твёрдым покрытием по всей территории СССР. Эти результаты мы можем смело назвать крайне значительными. Учитывая также специфику того временного периода и те обстоятельства которые

приходилось преодолевать строителям. Мы можем даже назвать результаты развития автодорожной сети в то время весьма внушительными.

Строительство автодорожного покрытия на всей огромной территории страны в первую послевоенную пятилетку, а именно четвертую если считать с начала не являлась той задачей, которую руководство страны ставила как наиболее важную ведь после разрушительной войны, которая оставила миллионы граждан советского союза без крова над головой и в связи с уничтожением большого количества пахотных земель так же очень сильно выделялась проблема обеспечения населения продовольствием, и не говоря уже о том, что в тот момент началась холодная война и перед страной возникла задача снова перевооружить армию и создать новые виды оружия которыми ранее не обладала наша страна. Именно поэтому в годы (1946-1951 гг.), когда как раз и проходила, четвертая пятилетка строительство дорог не было, в списке наиболее приоритетных задач необходимо было хотя бы восстановить, то автодорожное полотно, которое было в значительной степени аннигилировано происходящими военными действиями.

По этим причинам финансирование на восстановления разрушенного автодорожного покрытия, не говоря уже о строительстве новых дорог, было недостаточным для того, чтобы в данной области достигать значительных результатов. Поэтому данную задачу отдали на решение отраслевых ведомств, а именно между которыми и были поделены основные задачи в области обслуживания и развития автодорожной сети «Гушосдором» в данной организации после сразу после войны был основан Особый дорожно-строительный корпус в задачи которого входило обслуживание автодорожной сети, а также изучение улучшения качества строительства.

Вторым ответственным органом был назначен Главдорупр (Главное дорожное управление). В задачу данной организации уже непосредственно входило строительство новых дорог с твердым покрытием. Так, в 1950 г. единомоментно производились строительные работы сразу на 32 дорогах

общегосударственного значения, а также в некоторых районах используя технику разных компаний и местных жителей [2].

26 августа 1953 г. было решено высшим руководством страны, в связи с тем, что в ту пору страна после смерти Сталина уже не направляла столь значительную часть бюджета на оборонную промышленность в связи с чем появилось значительное количество средств, которые государство могло направить в гражданскую область и на развитие мирной инфраструктуры по всей стране, было решено учредить. Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. В состав данного министерства как раз и были включены те органы, которые ранее отвечали за строительство благоустройство и обслуживание автодорожной сети по всей стране, а именно «Гушосдор» как орган, отвечающий за непосредственную эксплуатацию автодорожной сети и «Главдорстрой» как орган, отвечающий за развитие автодорожной сети по всей стране ее строительство и все сопутствующие с этим работы. Таким образом, в стране появилось целое министерство отвечающие за все этапы развития автодорожной сети в стране.

В 1959-1965 гг. протяженность дорог с твердым покрытием возросла на 81,2 тыс. км, 37 тыс. км из них имели усовершенствованные покрытия. В эти же годы были построены трассы Кашира – Воронеж, Воронеж – Саратов, Воронеж – Шахты, Саратов – Балашов, Владимир – Иваново, Свердловск – Челябинск и др. В 1962 г. началась эксплуатация МКАД протяженностью 109 км [1].

Наибольших результатов в области развития авторожной сети в стране стали достигать в 1960-1970-е гг. в связи с тем, что как раз к этому времени деятельность министерства полностью узаконилась и все бюрократические изменения, которые происходили во времена правления Никиты Сергеевича Хрущёва сошли на нет и наступила эпоха максимальной стабильности, которая была во время правления Леонида Ильича Брежнева.

Именно в этот период дорожные рабочие в связи с развитием техники и увеличением финансирования в гражданской отрасли получили доступ к самой современной технике в области автодорожного строительства.

Это позволило значительно улучшить всю автодорожную сеть в стране повысить её качество и сделать взаимосвязь между различными частями страны гораздо более прочной. Теперь, во многих местах, где не было развитой автодорожной инфраструктуры она появилась и как следствие увеличилась мобильность населения ведь из одного конца страны в другой стало добраться на много легче.

Следующим шагом в области развития автодорожной сети в стране стало то что были определены те меры, которые обязательно должны соблюдаться в области строительства дорог, что бы сделать этот процесс наиболее эффективным поэтому в 1980 г. правительство издало документ в котором определялись меры «недопустимости использования целевых средств, предназначенных на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог, на другие цели, и использование для финансирования строительства и ремонта дорог государственного и республиканского значения средств госбюджета и отчислений в размере 2 % от доходов по эксплуатации автомобильного транспорта» [43].

Благодаря данному документу на строительство дорог были направлены дополнительные средства из многих источников, таких как колхозы, различные предприятия и хозяйственных организаций на местах. Благодаря этому строительство дорог стало более эффективным ведь теперь у дорожных строителей было больше средств на закупку современного оборудования и материалов, нежели раньше.

В ходе дальнейшего развития автодорожной сети в 1988 г. право классифицировать дорожные работы было отдано на республиканский уровень, чтобы повысить эффективность расходования средств, ведь на более низком уровне лучше видны маленькие проблемы, но при этом их решение может облегчить жизнь и сэкономить время тысячам помимо этого то и

десяткам тысяч людей, например, строительство развязки на шоссе и тому подобное. Так в республике РСФСР данные средства стали более четко, распределяться на ремонт и содержание.

Ещё одним значительным событием в сфере развития авторожной сети стало, то что в феврале 1988 г ЦК КПСС и Совет министров СССР приняли постановление «О государственной программе строительства и реконструкции, автомобильных дорог в Нечернозёмной зоне РСФСР», согласно которому до 1995 г. ввести в эксплуатацию 170-200 тысяч километров дорог, из них 60-70 тыс. км общего пользования, 110-130 тыс. км внутрихозяйственного [43]. Это позволило бы значительно улучшить автодорожную сеть на значительном участке нашей страны и улучшить сообщение между регионами, не говоря уже о том, что в той части страны существует сезонность, в связи с которой поток машин там значительно возрастает и поэтому решение о строительстве там дополнительных автодорог позволило бы решить там массу проблем. При всем при этом, не смотря на то, что достигнуты были столь значительные результаты общая протяженность автодорог в СССР была гораздо ниже, чем в странах Европы однако нельзя сравнивать густонаселенные европейские страны с часто не с очень значительной территорией с СССР, где при значительной территории была не так много населения, а на некоторых участках страны проведение и обслуживание дороги стоило бы больше чем любая возможная прибыль, которую могло бы принести строительство дороги до отдаленных населенных пунктов.

Однако руководство страны понимало, что при всей протяженности нашей территории крайне важно, чтобы автодорожная сеть была развита, поэтому были разработаны показатели о необходимом количестве дорожного полотна на 1000 км квадратных. Таким образом, к 1986 г. было утверждено, что в густонаселенных районах СССР количество твердого автодорожного покрытия будет составлять 40-50 км на 1000 квадратных километров

площади. Что можно считать достаточно высоким показателем учитывая общую территорию СССР.

К тому моменту из 15 республик СССР соответствовала только одна, а именно Эстония, в которой показатель количества автодорожной сети с твердым покрытием составлял 55,8 км дорог на тысячу кв.км. В остальных республиках СССР этот показатель был значительно хуже. Так, например, на Украине этот показатель составлял 22,5 км, в Молдавии – 37,2, Литве 28,8, Грузии 27,6 км. Из этого мы смело можем сделать вывод о том, что, не смотря на всю проделанную работу в области строительства автодорог, их количество ещё в значительной мере не удовлетворяла тем потребностям и тем нормам которые были на тот момент в стране.

Теперь же обратимся к финансовой стороне вопроса. Так согласно официальному справочнику строителя автомобильных дорог 1972 г, в 1956 г. максимальная стоимость километра дорожного покрытия с шириной проезжей части 15 м и основания 27,5 м составляла 450 тысяч рублей, что нельзя было назвать маленькой суммой. Из этого можно сделать вывод, что процесс прокладки автодорожного полотна нуждался в оптимизации и как можно более серьёзной. При этом в данном справочнике не учитывались такие показатели как стоимости строительства дорог и развязок в трудных условиях таких как горы пустыни или болота. Хотя именно в этот период фиксируется самая высокая стоимость строительства. Таким образом Финальная стоимость постройки одного километра автодороги могла доходить просто до баснословной цены. Что делало данный процесс слишком дорогим и, как следствие в стране не было столь высокой плотности автодорожной сети. Не смотря на уже крайне высокую стоимость прокладки дорожного покрытия в 1970-1980-е гг. цена значительно возросла, что было связано с удорожанием оборудования и тех материалов, из которых строились дороги в тот период времени.

Однако данный процесс касался не только СССР. На Западе цена строительства автодорог так же значительно выросла, а учитывая поправку

на капиталистический строй, где каждый участник цепочки завышал цену. Напротив, там считали более точно то, что рост был весьма значительнее, чем в СССР. Например, в США по сравнению с 1967 г. стоимость прокладки одного километра дорог выросла, более чем в два с половиной раза к 1985 г. достигнув 4,2 млн. долларов за 1 км для автомагистралей и для скоростных городских дорог 20 млн. долларов/км. Однако тут нужно сделать поправку на то, что в тот период времени доллар девальвировался и как следствие цена тоже росла, но если вычесть этот фактор, то рост уже не являлся столь серьёзным. Из этого мы можем сделать вывод, что, не смотря на, разность экономических систем в наших странах в них происходили одинаковые процессы, связанные с удорожанием прокладки автодорожной сети.

В 1970 г. в связи с успешной деятельностью Министерства автомобильных дорог и ростом тех средств, которые направлялись на строительство автодорожной сети количество автодорог с твёрдым покрытием возросло до 36,6 %, а уже к 1980 г. удалось достигнуть практически двукратного роста до 64 %. От общего числа дорог в СССР. К тому моменту на территории СССР возникло большое количество новых магистральных дорог. Были возведены значительные мосты. Уже к 1990 количество автодорог с твёрдым покрытием составило 87,8 %, от общего числа увеличившись на более чем 36 тысяч километров, причем большая часть из них составляли дороги с более развитым покрытием, в состав которого входили новые материалы и применялись новые технологии при строительстве.

К 1990 г. сеть дорог общего пользования в РСФСР составила 455,4 тыс. км, из них 41 тыс. км дорог общегосударственного и 57,6 тыс. км республиканского значения [40].

Как уже писалось, ранее наибольших темпов в области автодорожного строительства СССР достиг в 1960-1970е гг. Это было вызвано значительным увеличением финансирования сферы автодорожного строительства и обновлением того технического парка, который был в то время в ходу у

автодорожных рабочих в СССР. Одним из самых важных моментов в данной сфере была постройка одной из самых загруженных дорог страны, которой она остаётся и по сей день, а именно МКАД. Его общая длина составила 109 км возведён он был в 1962 г. В принципе в тот период времени в области строительства дорог достигались значительные результаты так, например, с 1959-1965 г. общее количество дорог с твердым покрытием возросла 81,2 тысячи километров, 37 тыс. км, из которых имели усовершенствованные с внедрением новых материалов и технологий покрытия. В тот же самый момент проложили и множество других важнейших автодорог, таких как Кашира-Воронеж, Воронеж-Саратов, Воронеж-Шахты, Саратов-Балашов, Владимир-Иваново, Свердловск-Челябинск и ряд других.

В период 1960-1970-х гг. были завершены основные части системы трасс по всему СССР. Дороги в тот период времени активно прокладывались по всем возможным направлениям с целью обеспечить бесперебойную связь между частями страны с помощью автомобильных дорог. Вот наиболее крупные из тех трасс, которые были построены в тот период: Кишинев – Полтава, Одесса – Киев, Ленинград – Мурманск.

В тот период стало гораздо активнее развиваться строительство дорог в восточной части страны особенно за уральскими горами где были обнаружены значительные запасы нефти. Как следствие в тех регионах потребовалась развитая дорожная сеть для доставки всевозможных материалов и оборудования. В результате в очень тяжёлых условиях в болотистой местности были построены устойчивые дороги. К 1970 г. дороги с твердым покрытием составляли 36,6% от протяженности трасс общего пользования, к 1980-му – уже 64% [2]. Высокие темпы дорожного строительства продолжались, до конца существования СССР благодаря этому на территории одного только РСФСР располагалось 455,4 тысячи километров автодорог с твердым покрытием, включающих в себя 41 тысячу километров дорог общегосударственного и 57,6 тысячи километров республиканского значения.

Как мы можем увидеть с приходом к власти Советов в стране начинается период реорганизации всех ведомств в том числе и дорожных управлений. Был организован ЦУДорТранс, который занимался руководством перевозок пассажиров и грузов, в том числе не только автомобильных, но и трамвайных, организация занималась ремонтом подвижного состава и регулировала различные погрузочно-разгрузочные работы. ЦУДорТрансу были переданы все организации имеющих отношения к дорогам и автотранспорту. ЦУДорТранс разрабатывает инструкции, где описаны правила эксплуатации автомобильного транспорта. ЦУДорТранс занимался также продвижением в массы автомобильного изобретательства.

Несмотря на положительные моменты в работе ЦУДорТранс на проведение строительных и ремонтных дорожных работ, он был расформирован. По итогам первых пятилеток было построено большое количество дорог, в том числе начались первые строительства автомобильных магистралей. Правительство стало больше выделять средств на строительство дорог.

Активно строительство автомобильных дорог началось в 1960-1970-е гг., когда строительство дорог началось по всей стране, даже в удаленных уголках – этот период времени принято называть пиком строительства в СССР. В целом в России только в 1959-1965 гг. протяженность дорог с твердым покрытием увеличилась на 81,2 тысячи километров, 37 тысяч километров из них имели усовершенствованные покрытия.

В дальнейшем Правительство предпринимало ряд меры по улучшению строительства дорог. Таким образом, проведенный анализ позволяет утверждать, что за время существования СССР было проделана колоссальная работа по улучшению качества дорог в стране.

Глава 2 Развитие автодорожной сети в городе Ставрополь-Тольятти

2.1 Состояние автодорожной сети в городе Ставрополь (1917-1960)

Город Ставрополь был основан в 1737 г. и в течении своего существования являлся сначала крепостью, обязанность которой была предупреждать о нападках из степей кочевников. Постепенно население крепости росло и к 1754 г. достигло 5695 человек, а уже к 1780 г. Екатерина вторая даровала крепости на тот момент крупнейшему населенному пункту на левом берегу Волги статус уездного города, а вместе с ним и герб в виде треугольной крепости с крестом. С 1785 г. Ставрополю было разрешено создавать свою городскую думу из гласных людей. Следующим крупным событием стало то, что Николай I переселил Калмыков из района Ставрополя, а на их место переселил дворян из различных областей и различных мелких чиновников. Позднее в 1851 г. Самара становится губернским городом и Ставропольский уезд входит в состав новообразованной губернии. Вот каким увидел Ставрополь в 1893 г. Александр Николаевич Наумов руководитель самарского дворянства член Государственного общества земледелия, первый почетный гражданин Ставрополя удостоенный этого звания за вклад в развитие народа и просвещения основатель и попечитель Ставропольской гимназии, городского и ремесленного училище. Несмотря на относительную древность своего основания город Ставрополь сложно было назвать городом в прямом смысле по своему размеру и тем зданиям, которые в нем находились он гораздо ближе был к крупной деревне. Большая часть его представляла из себя обычные деревянные дома, не превышающие одного этажа и только пожарное здание, выделялось на этом фоне в связи со своей деятельностью. «Лет пять спустя после моего приезда появилось в центре города еще одно двухэтажное каменное здание, занятое под помещение уездной Земской

Управы. Нашелся даже один предприниматель, местный торговец Борисов, выстроивший на опушке ближайшего леса довольно большое здание», – как писал в своих воспоминаниях Наумов. Из этих воспоминаний мы можем увидеть, что к началу XX века город напоминал скорее деревню нежели, чем город. В тот период времени население города составляло примерно семьи с половиной тысяч человек. В тот момент в городе осуществляла деятельность земская больница шесть учебных заведений, помимо них так же были две гостиницы, шесть фабрик и заводов на которых в тот момент работало около 750 человек, а также одна водяная и четыре ветряных мельницы. Само собой, о развитой дорожной инфраструктуре, да и если говорить откровенно какой бы ты ни было инфраструктуре, связанной с дорогами, нельзя было и говорить. Дороги в тот период времени, как и на большей части страны представляли собой обычную землю, на которой из-за периодического движения образовались колеи. С приходом к власти советов органы уездного управления, а именно уездных исполкомов были перенесены в Мелекес – ныне Димитровград. В связи с резким сокращением населения в 1924 г. согласно решению, ВЦИК Ставрополь перестает быть городом, а становится селом. В связи с этим Ставропольский уезд так же ликвидируется. Его территорию делят между собой соседние уезды Мелекесский и Самарский.

Касаемо дорожной ситуации в тот период в то время как по стране началось строительство дорог. В 1920-е гг. основные типы дорог в стране остались немощными. Они были улучшены за счет профилирования и использования различных добавок: грязи и песка, шлаков и гравия, засыпки и торфа, жидких кристаллов и грязевых дефекаций. В 1926 г. в Москве был основан Научно–исследовательский центр «Институт дорожного строительства и эксплуатации». В 1927 г. в Ленинградской области на трассе Псков–Шимск был проведен эксперимент по благоустройству грунтовой дороги с использованием органических вяжущих (гудрон и гудрон). В это же время дорожники уложили первые 80 метров асфальтобетонного покрытия на Волоколамском шоссе. Вскоре асфальтовые, бетонные и железобетонные

участки появились под Ленинградом, в Баку, Ялте и Туапсе. За период с 1922 по 1928 гг. построено и отстроено около 3,8 тыс.км дорог, но почти половина из них немощенная [50]. Ситуация с дорогами в Ставрополе по-прежнему оставляла желать лучшего, т.к. до самого конца Великой Отечественной войны единственная дорога, которая хоть как-то была проложена это была грунтовая дорога до Самары.

Однако Ситуация кардинально изменилась в 1946 г., когда было решено строить ГЭС и как следствие Ставрополь. Становиться сначала городом районного значения, а с 1951 г. уже является городом областного значения. Как следствие этого начинается прокладка более качественного дорожного полотна для упрощения подвоза материалов и оборудования, необходимых для строительства ГЭС.

Таким образом в середине XX в. города Тольятти на карте не было. Был волжский Ставрополь, основанный в XVIII столетии на крутом изгибе реки, издревле называемом Самарской Лукой. Нынешняя площадь Тольятти около 300 квадратных километров, число жителей практически достигло 700 тысяч. При численности населения в 11 с лишним раз меньшей населения Москвы Тольятти лишь в 3,3 раза на конец двадцатого века уступает столице по территории. Статистические данные свидетельствуют, что за какие-то полвека население города выросло на два порядка. В 50-е г. XX века, когда на данном участке создали наикрупнейшую по тем временам этом Волжскую ГЭС имени В.И. Ленина, во многообещающий городок съехались 10-ки тыс. граждан со всего Советского Союза. Город Тольятти получил «второе рождение» Уже в 1964 г. и новое имя – Тольятти. Наконец, «третье рождение» города (и новая мощная волна миграции) связано со строительством автогиганта – Волжского автомобильного завода. Не случайно Тольятти называют самым крупным городом-новостройкой в России.

С тех пор как в России для строительства дорог принято устройство покрытых каменных дорог. Развитие торговли и промышленности в России

требует содержания дорог в хорошем состоянии. На важнейшей части государственных магистралей основным типом проезжей части стал щебень. Оригинальная технология не дала особого уплотнения проезжей части. Идея отказа от уплотнения поверхности щебня движением и перехода к уплотнению горой не сразу получила признание, и только в 1940-х гг. они стали считаться обязательными.

В России идею улучшения связности щебеночного покрытия начали реализовывать только после искусственного внедрения уплотнения щебеночных пластов для ледовых катков. Чтобы заполнить поры наверху более уплотненным слоем, он стал использовать материал меньшего размера – клинья и посадки, вдавливаемые под тяжестью горы в местах панелей между щебнем и образующие клин. В России считалось необходимым использовать для этой цели, как и для основного удовольствия, щебень из одних и тех же горных пород, так как использование мягких, легко измельчаемых пород, облегчающих сшивание, давало малоустойчивый, быстродействующий без покрытия [7].

Особенность щебеночных покрытий заключалась в том, что требовалось ежедневное наблюдение и ремонт, так как дробление щебня начинало бурный рост его последующего разрушения.

Прогресс в строительстве камнедробильных покрытий по сравнению с техникой, рекомендованной Макадамом, лучше сформулированной в 1870 г, т.е. Головачев, который писал, что «... с 1940-х гг., когда они были убеждены в полной необходимости изучения не только прочности руин, но и свойств их пыли, которая обеспечивает большую связь между обломками, чтобы добавить небольшой материал для мусора, чтобы заполнить промежутки, чтобы искусственно катить дорогу для полного уплотнения, чтобы сэкономить количество каменного материала, который при предыдущей системе прокатывания дороги должен был бы превратиться в пыль и фрагменты, чтобы заполнить промежутки между щебнем, без чего не могли бы владеть неподвижностью и устойчивостью, что действительно

обеспечивает прочность щебеночной насыпи. Которая представляет собой смесь щебня из мягкого известняка.

Первая волна индустриализации в стране, пришедшаяся на 30-е гг. прошлого века, этого не сделала. Строительство крупных промышленных предприятий в этом районе не планировалось из-за отсутствия значительных месторождений полезных ископаемых, железнодорожников и связистов. И даже разведка нефтяных месторождений на Жигулях в 1940-х гг. не повлияла на приток населения в Ставрополь. Но в государство после Великой Отечественной войны в корне поменяло обстановку. В числе приоритетных направлений индустриального развития в конце 1940-х – 1950-х гг. существенное формирование гидроэнергетики при помощи возведения огромных гидроэлектростанций на великих реках России. Крупномасштабные «проекты построения коммунизма», которые должны включать модернизацию энергетической инфраструктуры страны, избавление ее от зависимости от ископаемых, сырьевых материалов и превращение в точки роста для регионов, где расположены новые энергетические мощности. В 1919 г. при Самарском губернском совнархозе была создана комиссия по электрификации Волги в районе Самарской Луки, в которую вошли инженеры К и Л. Богоявленские Е. Лукьянов, М. Гаврилов и А. Ленников. Комиссия провела изыскательные и буровые работы на предмет изучения возможном строительства плотины. И уже в 1928 г. К. Богоявленский вывесил брошюру, в которой обосновал «схему установки в районе Самарской Луки могучей гидростанции» из двух составляющих плотины в районе Жигулевских Ворот длиной 2800 м со станцией мощностью около 200 тыс. л/с. и станции в с. Переволоки мощностью около 500 тыс. л/с. Однако, всерьез о строительстве гидроэлектростанций в Жигулях заговорили чуть позже. В конце 1920-х гг. проект ГЭС в районе Самарской Луки разрабатывался группой инженеров. Энергетического института Академии наук СССР под руководством профессора А.В. Чаплыгина. Плодом многолетней кропотливой работы стало принятое 10 августа 1937 г.

СНК СССР и ЦК ВКП(б), не подлежащее огласке Постановление №1339 «О строительстве Куйбышевского гидроузла на реке Волга и гидроузлов на реке Кама», В постановлении говорилось: «В целях дальнейшей электрификации центральных районов Европейской части СССР, осуществлена широкого орошения Заволжья и улучшения судоходных условий на р. Волга осуществить строительство плотин гидроэлектростанций и шлюзов на Самарской Луке у г. Куйбышева и строительство оросительных сооружений Заволжским. Поручить строительство Наркомвнудел СССР». В мае 1938 г. было подготовлено, а в июне 1939 г. подтверждено предназначенное задание на возведение Куйбышевского узла, представлявшего собой грандиозное, не имеющее себе равных гидросооружение. По проекту гидроузел состоял из двух линий двухкамерных шлюзов, способных пропускать речные и морские суда с низкой осадкой. Отмечалось, что Волжский продудел может давать по окончании строительства до 145 млрд. кв. энергии в год. Уже в конце 1937 г. полным ходом развернулись работы по созданию подсобно-вспомогательной базы и устройству левобережной перемычки, в которых были задействованы десятки тысяч заключенных специально созданного Самарского ИТЛ (Самарлага). К проекту постройки Куйбышевской гидроэлектростанции существовало принятое решение вернуться уже после Великой Отечественной войны. В 1949 г. продолжились проектно-изыскательские работы, а официальное начало постройки дало Постановление правительства СССР от 21 августа 1950 г «О строительстве Куйбышевской гидроэлектростанции на реке Волге» [40], в котором утверждалось. Строительство ГЭС начать в 1950 г. внедрить в работу на абсолютный уровень возможной работы в 1955 г. Советское правительство планировало создать гидроэлектростанцию в Среднем Поволжье еще в 30-х гг. прошлого века, но реализация этого проекта была затруднена из-за Великой Отечественной войны. Вернуть его удалось только в конце 1940-х гг., В 1949 г. Ставрополь восстановил статус города. В его районе начинается строительство ГЭС имени В.И. Ленина (ныне Жигулевская ГЭС), которая

станет крупнейшей гидроэлектростанцией в мире. Для строительства гидроэлектростанции необходимо создать специальное сооружение организации – строительное управление «Куйбышевгидрострой».

Также, как и на многих стройках того времени основной силой был подневольный труд заключённых системы ГУЛАГ именно при помощи них и было возведено данное сооружение. До 1953 г. Кунеевского ИТЛ, в составе которого было 16 лагерных пунктов (от Жигулевска до Ширяево на правом берегу Волги от Ставрополя до Красной Глинки – на левом) находился в поучении Куйбышегидростроя МВД СССР 2 апреля 1953 г. был передан в ГУЛАГ Минюста. На заключенных Кунеевлага было возложено основное бремя первой стадии постройки ключевых объектов инфраструктуры гидроузла автодороги Куйбышев-Ставрополь.

Впоследствии после включения в структуру Министерства внутренних дел, которое до 1953 г. обеспечивало управление специальным контингентом строителей среди заключенных. Это открыло новую страницу в истории Ставрополя, связанную с Куйбышевгидростроем и его легендарными руководителями И.В. Комзиным, Н.В. Разиным, С.Ф. Семизоровым. Куйбышевгидрострой был одной из важнейших строительных организаций региона, в которой работало более 40 тысяч инженеров и строителей. Создание ГЭС им. В.И. Ленина, происходило в 1949-1958 гг. Задача строительства сложного объекта решалась в несколько этапов. Только лишь после строительства автомагистрали Куйбышев-Ставрополь (левобережный автомобильный подход), законченный в 1953 г, было осуществлено 1,4 млн кубометров земляных работ, построено 65 искусственных сооружений, в том числе 257-метровый, четырех-пролетный металлический мост через реку Сок. Данная автомагистраль играла огромную значимость при доставке к строительным объектам пиломатериалов, механизмов, оборудования, продовольствия и промтоваров для строителей гидроузла.

В разгар строительства по дороге в сутки проходило в среднем до 1500 машин, в том числе до 40 автобусов дальнего следования, и в 1954 г.

закончилось строительство правобережного автомобильного подхода к строительной площадке – трассы Жигулевск-Валы протяженностью 10 км. Столь стремительная скорость строительства была возможна лишь благодаря инфраструктурной базе бетонных заводов, которые были расположены рядом, а также быстро проложенным дорогам. Бетонные заводы левого берега, обслуживающие строительство водосливной плотины и шлюзов.

В 1951 г. было закончено строительство участка Куйбышев пос. Комсомольский, а в декабре 1951 г. пошел первый ток с левого берега на правый – Куйбышевская ГЭС. – одна из крупнейших в мире. Достаточно сказать, что длина напорного фронта гидроузла составляет 6 км. В общей сложности на строительстве Куйбышевской ГЭС было выполнено 185 млн. кубометров земляных работ. Уложено 7,3 млн. кубометров бетона и железобетона, смонтировано 100 тыс. т металлоконструкций. Так, самосвал перевозили сюда из карьера камень с жигулёвских гор, земснаряды намывали песок. По рельсам, высоко прорезаясь в небо, двигались могущественные копры: она звеньями делала металлический шит, креня перемышку. По эту часть земляные работы, также работали завершились Таким образом было сделано 23 перемышки, в котловане, где должны были вскоре построиться основания будущей плотины.

В первом из них, который произошел вначале 1950-х г., был проведен комплекс работ по перекрытию Волги и заполнению дамбы. Этот этап завершился 30-31 октября 1955 г. перекрытием Волги.

В настоящее время строится большой комплекс заводов по производству бетона и изготовления конструкций у реки, а также подъездные пути и пути. В городе развитая промышленность строительных материалов, необходимая для ее последующего поступательного развития, имеется мощный строительный комплекс, способный выполнять самые сложные технические функции того периода. При второй стадии постройки ГЭС, в 1955-1958 гг., был возведен ее корпус и смонтировано оборудование. 9-10

августа 1958 г., во время визита Н.С. Хрущева в город, обычно гидроузел вводился в эксплуатацию правительственной комиссией.

За работу на строительстве обычно гидроэлектростанции он был награжден орденом В.И. Ленина. Двадцать пять строителей и монтажников, в том числе М.Ю. Эвец, Г.М. Игнатьев, В.М. Клементьев, И.В. Комзин, В.С. Кормин, А.И. Лебедев, Н.Д. Мануилов, А.И. Полевой и другие удостоены звания Героев социалистов труда. Наряду со строительством ГЭС изменения коснутся и Ставрополя. В 1949 г. Ставрополь, который с середины 1920-х г. был поселком, вернулся к статусу города. В то время это был небольшой провинциальный волжский городок с населением около 10 тысяч человек, жители которого занимались сельским хозяйством, рыболовством и рыболовством. В 1951 г. в городе действовали областной промышленный завод (лесопилка, мебельное производство, кирпичный цех, мельница), городской комбинат пищевой промышленности (кроме хлеба, напитков), сапожная и швейная мастерские артели «Заря», производство кирпича). Красный Инвалидная артель (керамика и обувь, в производстве), машинно–тракторная станция, обслуживающая окружающий колхоз, мельница, станционный инкубатор, слесарь по ремонту завода и т.д.

Развернувшееся колоссальное по своим масштабам строительство потребовало десятки тыс. рабочих рук. А значит и весьма рачительного жилищного строительства, которое необходимо было осуществить в короткие сроки. Уже в 1950 и 1951 гг. возникли поселки Комсомольский и Портовый, а затем Шлюзовой и другие. Основным видом жилья были общежития и жилые дома временного тапа, рассчитанные на период строительства ГЭС. Размещение поселков было подчинено желанию приблизить их к основным объектам строительства [50]. При этом изначально никакого общего плана, предусматривающего создание в будущем из этих разрозненных поселков единого целого, не предусматривалось. Все это в последующем сказалось на облике города. Привело к удорожанию коммунальных сооружений, к трудностям в

эксплуатации городского хозяйства и застройки Портпоселка. История проектирования началась еще в 1949 г. Здесь должны были поселиться Градостроители и работники будущего порта. В итоге порт построили совсем в другом месте, в Комсомольске, но изначальное название поселка ныне одного из красивейших и самых престижных микрорайонов города сохранилось, План его застройки сначала был поручен проектному отделу Куйбышевгидростроя, затем Ленгипрогору. В 1951 г. в Портпоселке появились ясли–садик, баня. парикмахерская, школа-десятилетка на 440 учеников, магазин. столовая, амбулатория с аптекой. Тогда же сюда протянули ЛЭП от Безымянской ГРЭС. В 1951 г. был составлен проект территории города. Эксперты Ленинградского проектного учреждения «Гипрогор» («Ленгипрогор»), исследующего город, рекомендовали две версии преодоления вопроса: перемещение города на новое место или создание дамбы вокруг города, которая уже была сделана для малых города верхней Волги. Второй вариант был отклонен из-за дороговизны строительства, риска затопления и прорыва плотины, а также отсутствия в Ставрополе зданий исторической ценности, которые требуют защиты, однако не имеют шанса быть вывезены на новый участок.

В связи с масштабной стройкой и очевидным затоплением нынешней территории города было принято решение перенести его. Проект переноса города и создания новых микрорайонов в Ленгипрогоре был разработан в 1951 г. Автор проекта – архитектор Ю.М. Киловатов. Первый вариант застройки нового Ставрополя рассчитан всего на 16 тысяч жителей. В городе с населением по правилам должен быть клуб на 530 мест, пять школ, четыре детских сада и пять детских садов, два санузла, 5 школ и больница на 150 мест. Но первоначальный проект несколько раз корректировался, особенно в сторону удешевления строительства, а также в отношении расположения новой строительной машины и химических заводов в районе гидроэлектростанции. Прогнозируемое население постепенно увеличивалось, как и количество гражданских объектов, которые должны были быть

построены. Поэтому перенос ставропольских построек из зоны затопления не был привязан к развитию проекта. Это началось одновременно с работой по обеспечению подстилкой.

Место для переноса города было выбрано севернее зоны затопления, на возвышенности. По площади превышено выделенное им колхозом более 300 га пашни. Обычно так, чтобы в дальнейшем была возможность продолжить строительство. Существует известная легенда о том, что при выборе места для нового города мнения горожан разделились: некоторые из них предлагали выбрать застройку в районе, наиболее близком к лесу, и лишь на твердый отказ председателя совета. Горисполком имени А.И. Мельникова, призвавшего спасти лес, спровоцировал отказ от этой идеи. Фактически, выбор места был продиктован его удобством, близостью к строительным компаниям и удаленностью линз питьевого водоснабжения от населения, которое могло подвергнуться загрязнению и разрушению, если рядом с ними располагались жилые дома.

В январе 1951 г. был объявлен тендер на разработку методики проектирования наиболее экономичного проекта переноса деревянных построек в город без их демонтажа. На новое место предполагалось переместить около 2,5 тыс. Домов. Заявители на переселение получили земельный участок и небольшой лифт для организации движения. Куйбышегидрострой, выделяющий людей и технику для организации переселения, всегда является большим подспорьем для жителей при проведении работ по переселению. Но местных руководителей больше беспокоила передача административных учреждений и социальных объектов, в том числе микрорайона дома культуры, райисполкома, подготовки учителей школ, реставрационного техникума верхнего района и детских библиотек, средней школы.

Ставропольчане на мессе во время передачи жилья были предоставлены сами себе. Поэтому многие из них затягивали движение, надеясь на помощь горисполкома и строителей. Первым на переезд

согласился пожилой портной В.К. Стариков, живший с женой и дочерьми. Он переехал 2 мая 1953 г. Остальные горожане стали следовать его примеру. Однако темпы строительства переселившихся оставались очень низкими. В 1953 г. было перемещено только 240 домов на одну семью, а к середине 1954 г. переезжало столько же. В течение 1953 г. в черте города обследованы земли индивидуальной застройки и застройки города. Для этого предполагалось выделить около 3,5 тыс. участков: не менее 1 тыс. переносных построек и 2,5 тыс. руб. на человека – застройщикам.

В 1953 г. новые улицы и переулки получили свои названия. Отсутствие необходимых коммуникаций затрудняло перемещение. Первую зиму на новом участке ставропольчане прожили без воды, с перебоями в электроснабжении и телефонной связи. Только после того, как плотина была закрыта и в водохранилище начала скапливаться вода, когда нельзя было откладывать переезд дальше, перенос домов принял массовый характер. В то же время в середине 1950-х г. коммунальные услуги оставались относительно стабильными. Жизнь на новом месте стала налаживаться. Всего из зоны затопления было перемещено 2 540 зданий, большинство из которых на тот момент существовало в городе [50].

Но некоторые из них, особенно с массивным фундаментом или с трудом поддающимся демонтажу, решили не перемещать, а уничтожить. Так, 31 мая 1955 г. было взорвано самое старое сохранившееся сооружение города – Троицкий собор. Перенос Ставрополя на новое место в рамках плана комплексного развития территории вокруг строящейся ГЭС, разработанного «Ленгипрогором». Пространство, посвященное переносу старого города; – Новые районы города, состоящие из рабочих, как правило, Гидростроя и строящегося химико-строительного машиностроения – так называемый Соцгород. Появление рабочих поселков в районе строительства ГЭС шло параллельно с подготовкой к переносу. Каждое сельское хозяйство, как и городские коммунальные сети, строилось по единым планам, разработанным Ленинградским проектным институтом. Планы развития предусматривают

строительство нескольких этажей корабля (от двух до пяти этажей) с сетями электроснабжения, отопления и водоснабжения. Электроэнергия и тепло для города вырабатывала ТЭЦ, построенная для снабжения энергией и паром «крупных» химических предприятий» [53].

ТЭЦ была введена в эксплуатацию в декабре 1957 г. До этого осуществлялось электроснабжение города по временным схемам. Город снабжал находящиеся в его пределах кустарные источники воды. Бурение скважин для забора воды началось в 1950-е гг., а в 1955-1956 гг. жители Ставрополя стали получать чистую воду.

Современный Тольятти на новом участке возник со стройки таких улиц, как Белорусская, Республиканская, Гидростроевская. Данный район в Тольятти называют соцгородом. В 1954 г. был спроектирован «химпоселок» УНР в пределах дорог Горького, Октябрьской также Самарской. Обозначилось строительство в области улицы Жилина. В 1953 г. возникло, миграция с области затопления к сентябрю в новопостроенном Ставрополе уже проживало 5 тысяч век. Согласно плану Ленгипрогора 1952 г. город должен был вместить в себя 40 тысяч человек 22 тысячи населявших Ставрополь предполагалось поселить в индивидуальных домах, 18 тысяч в капитальные «вмещающихся» в 5-6 кварталах с учетом застройки Северной границей являлась улица Чапаева, Южной – Ленинградская. Но, как признавали архитекторы, этого пространства явно не хватало для развития центра города, что отчасти послужило причиной, принятой ленинградцами трех лучевой схемы планировке нового Ставрополя, характерной для старинных мировых столиц, в том числе самого Санкт-Петербурга. В 1957 г. стало ясно, что в связи с планами развития промышленности (к тому времени к Ставрополю уже были «привязаны» завод синтетического каучука, Волгоцеммаш и завод ртутных выпрямителей). Город, согласно расчетам, должен был обладать не менее чем 80 тыс. жителями. С привязкой еще двух химпредприятий (Купбышевфосфор и Куйбышевазот) вычисленное количество народонаселения понадобилось повысить вплоть до 120 тысяч.

По планам архитекторов основным организующим центром Центральной площади города должен был стать Дворец культуры, к главному входу которого, как предполагалось, **сходились** оси трех лучевых магистралей: улицы Сталина (с 1961 г. ул. Карла Маркса), Ленина и Коммунистической.

Таким образом, из маленького городка с небольшим населением, не достигающим и десяти тысяч человек, появился менее чем за пятнадцать лет крупный промышленно-развитый город с населением, превышающим 100 тыс. человек. Как следствие столь масштабного преобразования на месте неразвитой дорожной инфраструктуры, где даже твёрдое асфальтовое покрытие отсутствовало, появилась значительная дорожная инфраструктура охватывающая многие улицы, воздвигнутые в этот период. Теперь в городе насчитывались уже сотни километров твердого асфальтового покрытия, протянувшегося на многие километры.

2.2 Влияния строительства АвтоВАЗа на дорожное строительство в городе Тольятти

В связи с осознанием резко возросшего спроса у населения на персональные автомобили, перед руководством стран встала задача о необходимости строительства крупного промышленного предприятия, которое сможет обеспечить потребности населения в личных автомобилях. Так, 12 февраля 1969 г. Совет Министров СССР постановил построить АвтоВАЗ, что навсегда изменило судьбу города Тольятти [3]. Строительство АвтоВАЗа было одной из крупнейших строек в СССР, которая затратила миллионы человеко- часов. Тот результат, которого удалось добиться кратчайшие сроки поражает воображение. Эти слова в полной мере можно отнести ко всем стройкам Ставрополя-Тольятти, великим и малым.

В начале XX столетия к уездному городу Ставрополь относилось немного более 22 тысяч десятин земли, а число жителей не превышало семи тысяч человек, когда на данной территории воздвигли крупнейшую по тем

временам Волжскую ГЭС имени В.И. Ленина, в многообещающий город переехали десятки тысяч людей со всего Советского Союза. Город Тольятти получил «второе рождение», а в 1964 г. и новое имя – Тольятти. Наконец, «третье рождение» города (и новая мощная волна миграции) связано со строительством автогиганта Волжского автомобильного завода. Не случайно Тольятти до настоящего времени называют самым крупным городом – новостройкой в России.

Одним из показателей того, насколько была велика стройка можно судить лишь по одному списку ведомств, которые отвечали за возведение этого предприятия. Перечень государственных учреждений СССР, где рассматривались, и решались транспортные проблемы АвтоВАЗа, а также занимались вопросами его строительства среди них Государственная экономическая комиссия СМ СССР, Госплан СССР, Госснаб СССР, Минавтопром СССР. Помимо этого, Министерство транспорта и сельскохозяйственного машиностроения, Министерство путей сообщения СССР, Минвнешторг СССР, Минморфлот СССР, Минсудпром СССР. Министерство гражданской авиации СССР, Министерство энергетики и электрификации СССР, Министерство обороны ВВС ГАИ СССР. В том числе Министерство культуры ССР. ЦКДОСААФСССР. Минкоммунхоз РСФСР, Минантопром РСФСР, Минречфлот РСФСР, Минавтодор РСФСР, Сельхозтехника РСФСР. Главное управление железнодорожных войск СССР. Конечно, не обошлось без общественных и партийных организаций. Таких, как Общество Дружбы народов, ЦК КПСС, Обком КПСС, Горком КПСС, Облисполкомы, Горисполкомы [17].

Список проектных институтов, с которыми проводились работы по транспортным и другим вопросам, исходя из необходимости решения поставленных Институт комплексных транспортных проблем Госплан Промтрансннипроект, Ванивагоностроение, Гипроантотрансг, Ленинград Гидропроект. Институт безопасности движения МВД СССР. НИИ АТ (Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта).

МАДИ «ВНИИнеруд». Местным представителем являлся Тольяттинский политехнический институт. С другой точки зрения подходили к решению вопроса Институт медико-биологических проблем, НПО «Лакокраскопокрытие», Гипротранс г. Минск, Саратовский институт проектирования автодорог, Гипрокоммунстрой, Аэропроект и ГипроНИИ, Академия коммунального хозяйства РОФСР. Научно-исследовательский институт шинной промышленности, Грометрпроект. В том числе, Московский институт инженеров железнодорожного транспорта [17].

В тоже время с постройкой завода нужно было возвести и новый район города, в котором бы проживали строители автомобильного завода. Так, за короткий период с октября 1966 г. по сентябрь 1967 г. количество жителей возросло в два раза. В сентябре 1967 г. число населявших город достигло 162 тысяч человек.

Важнейшее место в сфере гражданского, а также промышленного строительства различных объектов городской инфраструктуры строительства принадлежало строительному управлению «Куйбышевгидрострой» (КГС).

В начале строительства в условиях быстрого роста коллективов строительных и монтажных организаций одной из важнейших задач, которую незамедлительно пришлось решить областному комитету партии строительных и было обеспечение жильем вновь прибывающих рабочих, быстрое строительство школ, детских дошкольных учреждений, объектов организация бесперебойного снабжения трудящихся города Тольятти объектов коммунально-бытового назначения, продуктами питания, промышленными товарами и предметами первой необходимости. И эта проблема была разрешена. К сооружению жилых домов наряду с управлением Куйбышевгидрострой были привлечены организации Главсредневожскотроя – тресты № 25, 11 и 4. Была проведена большая работа по увеличению выпуска хлебобулочных, молочных и мясных изделий на действующих предприятиях в Тольятти, расширению и реконструкции предприятий пищевой промышленности Сызрани и других городов. Рост

отрядов строителей, естественно, вызвал дополнительные потребности в общественном транспорте. Как следствие этого происходило и развитие автодорожной сети. В новом городе, который в проекте представлялся, как город будущего, не должно было возникать проблем с доступом к развитой дорожной сети. Пришлось значительно увеличить сеть транспортных учреждений в Тольятти, в короткие сроки построить троллейбусные линии, соединяющие Центральный и Комсомольский районы с Автозаводским.

В непростых условиях очутились проектировщики, дизайнеры, которым в краткие сроки понадобилось «на бумаге» вообразить мечту города, основав новую, «чистую» площадь. Ведь в тот момент даже от рабочих нового предприятия шли жалобы о трудностях при пути на работу и с работы [16]. Этот все еще находящийся лишь в проекте город был образцом урбанизма, который будет не уступать другим развивающимся городам. В результате Автоград стал эталоном, по которому урбанистка ближайшего будущего будет сравнивать свои решения. Стройка на Волге с первых дней стала своеобразной школой индустриального строительства. Оперативному внедрению новых технологий и техники, прогрессивных материалов передовых приемов и методов труда во многом способствовало содружество коллективов строителей и учёных. Только за 1968 и 1969 годы, в самое напряженное время строительства, – от внедрения новой техники и технологий, удалось сэкономить более одного миллиона рублей.

Выполнить объемы дорожных работ было возможно только при наличии достаточного количества асфальта необходимых материалов высокого качества и битума и остаточного количества асфальта, необходимых для производства асфальта, как для укладки, за основу была взята действующая в ГДР система асфальтовый завод «Тельтомат» асфальтоукладчик С-750, что и было запущено в 1983 г. Кроме того, построены битумохранилища и гравийно-сортировочный участок, позволяющий иметь щебень любой фракции. Темп выпуска асфальта достиг 4 0000 тонн в год, что давало возможность ежедневно делать 0,5 км

автодороги. После выполнения к населенным пунктам Кошкинского района грунтощебеночных дорог, Министр и обком КПСС поставил задачу обеспечить подъезды асфальтовым покрытием [9]. В 1982 г. транспортное управление совместно с Кошкинским райисполкомом создают базу по выпуску асфальта. Асфальтосмеситель ДС-79 перевозится в мае 1982 г. в Кошки, монтируется и уже с июля начинается выпуск асфальта. Это позволило первый год сделать 3 км автодороги, затем 7 км и к 1987 г. вышли на темп 10 км в год. Главные направления работ были на участках г. Самара – с. Кошки до с. Н. Максимкино, где по реке Черемшан проходила граница с Татарской АССР. В городе ежегодно проводился ямочный, текущий и капитальный ремонты дорог, которые были в эксплуатации более 10 лет. Финансирование всех работ осуществлялось через АВТОВАЗ. С 1984 г. началась реконструкция дороги на Димитровград согласно планов и финансирования Самарским облавтодором.

За возведение столь значительного объекта отвечало огромное количество людей, наиболее важными из которых являлись руководители транспортной службы АВТОВАЗа (транспортное управление, ПФ «АВТОВАЗТРАНС», ОАО «АВТОВАЗТРАНС»). Среди специалистов, активно принимавших участие в разработке, рассмотрении и решении транспортных проблем, следует назвать таких, как: Попов В.А, Быстрицкий И.А, Беляков В.И, Кох Р.Д Сивяков В.Г, Токарев П. С, Медведев В.К, Васильев И.И. Медведев Ю.П, Червяков А.А, Караваев А.Н, Тучин С.В, Дерксен В.Г, Рожнов Е.Н, Белозеров В.В, Шиянов В.И, Селянин Н.И, Белов Г.В, Ушмаев А.С, Дудко А.М, Довбнич И.М, Павленко А.С, Дегтерев С.Н. Прекрасно была организована работа по доставке людей на предприятие. В жилом районе была специально рассчитана и создана сеть отличных широких магистралей, по которой обеспечивалась доставка рабочей смены в течение 30 минут помощью автобусного и троллейбусного транспорта.

На автомобильном транспорте для совершенствования доставки грузов внедряются контейнерные и пакетные перевозки. В 1986 г. подготавливается

технико-экономическое обоснование и предпроектные соображения по внедрению, а в городе и на ВАЗе – трамвайного транспорта. На Волжском автозаводе таких финансовых средств не имелось, а горисполкому не удавалось получить финансирование Госплана СССР. В области управления автодорогами ВАЗ становится одним из крупнейших строительных структур.

Над его проектированием работали 27 научно-исследовательских и проектных организаций. Ведущим проектировщиком стал Жилищный институт ЦНИИЭП, который совместно с иными институтами начал разработку плана строительства нового жилого района города Тольятти. Из-за создания данного плана автору и группе архитекторов 5 ноября 1973 г. была присуждена Государственная премия, что показало значимость строящегося города для страны. Создание данного проекта проводилась с учетом новейших теоретических положений в сфере градостроительства [53].

Производственные материалы Москвы использовались также при возведении в учреждениях жилого и социально-культурного и национального ансамбля. В 1971 г. по решению Правительства СССР снято с перевозок 400 вагонов, которые были подготовлены к перевозке легковых автомобилей вставки СКП, в январе 1975 г. железнодорожные пути были задействованы для вывозки автомобилей ВАЗа.

В 1968 г. от автовокзала до КВЦ начались регулярные маршруты троллейбуса, задействованы автобусные маршруты на завод, где в работе находилось 220 автобусов начато строительство гаража на 1000 автомобилей, который был введен в эксплуатацию в мае 1973 г: ведется строительство пассажирского автопредприятия на 400 автобусов троллейбусное депо.

В период 1970-1975 г. продолжается активное развитие транспортной системы АВТОВАЗа. В транспортном управлении для обслуживания нужд автозавода имелось: 1366 автомашин, 6 тепловозов, 120 дорожно-строительной техники, 1,8 млн. кв. м автомобильных дорог, обслуживаемых на заводе и в Автозаводском районе. Завершены по проекту работы по

железнодорожному путевому хозяйству, отработана технология работы двухстороннего движения.

Ориентация Автограда, как сердца легковой автомобильной индустрии в стране, способствовала формированию многополосных дорог из расчета на прохождение от 4 до 6 тысяч автомобилей в час в одном направлении, что по тем временам являлось крайне значительным числом. В связи с созданием дирекции строящегося Волжского автозавода в структуре дирекции в октябре 1966 г. появляется транспортный отдел. В период с 1966-1970 гг. объемы перевозок возрастали, так как ежегодно сдавались в эксплуатацию различные объекты ВАЗа, создавались новые структурные подразделения автозавода. В этот период внедрялись грузовые и легковые автоперевозки, развивались железнодорожные и водные перевозки. Значительные объемы груза (до 1,5 млн. тонн в год) обрабатывались в речном порту г. Тольятти и доставлялись на ВАЗ. Развивались пассажирские автобусные и троллейбусные перевозки. К 1970 г. в структуре транспортного отдела уже насчитывалось более 300 единиц автотехники и других механизмов, вагонов, тепловозов, речных судов. Численность рабочих и ИТР составила 1 120 работников. В связи с возросшими объемами в 1970 г. приказом по ВАЗа создается транспортное управление. Впервые за четырехлетний период с начала строительства завода, в сентябре 1970 г., отправлена первая партия автомобилей ВАЗ в Москву на обычных платформах.

Дороги в Автозаводском районе города согласно плану, строились прямыми линиями, расположенными перпендикулярно друг другу, что делало схему максимально простой и в тоже время позволяло добиться максимальной пропускной способности. Задача дорог была обеспечить качественную связь жилых районов с промышленной зоной, а также для максимального удобства при проектировании дороги шли параллельно реке Волга, как естественному природному ориентиру. Жилые дома являлись своеобразными перекрестками для пешеходов в городе, расположены были в наиболее удобных для жителей направлениях. Данное действие дало

возможность осуществить новейшие инженерно-конструкторские решения с целью отваживания дорожных развязок, а также их пересечений и помимо этого сформировать условия, чтобы в городе могло осуществляться постоянное и беспрепятственное движение автомобилей.

В городе Тольятти на очень высоком уровне стояла задача качественного благоустройства территории. При строительстве жилых кварталов требовалось проложить несколько квадратных километров асфальтового покрытия, чтобы обеспечить проезд автомобилей и проложить тротуары для пешеходов.

Постройка новейшего квартирного комплекса в Автозаводском районе проводилась при учете его целевого направления, а именно главного автогорода страны. Предполагалось, что в таком случае самым популярным видом транспорта в Тольятти будет автомобиль. Планировалось, что по завершению 70-х гг. XX века абсолютно у каждого советского человека появится персональная машина. Вследствие чего авто обязано было стать не излишеством или роскошью, а быть обычным средством передвижения.

Расчетная мощность потока машин, двигающихся по дорогам города составляла 6 000. Данный расчет при строительстве позволяет исключить пробки и гарантировать свободное перемещение машин и общественного транспорта. Вследствие чего подобная концепция дорожных путей стало значимой характерной чертой нового Тольятти. В отличие от других районов города где были более узкие дороги при проектировке которых столь крупный поток машин не был просчитан. Заключительным моментом в создании облика Тольятти в административно-управленческом плане, было создание трех дистриктов, а именно Центрального, Комсомольского и Автозаводского в марте 1972 г. Помимо этого существенно поменялось положение шоссе в городе.

Постройку новейшего мегаполиса поручили работникам подразделений строительства «Жилстрой»-1, 2, 3, «Отделстрою», «Спецжилстрою» КГС. Для этого осознано на городской территории был возведен

завод, специализирующийся на панельных строениях способный за год выпустить более 240 тысяч квадратных метров площади пригодной для жилого строительства. На основе данного предприятия организовали ДСК-1, который выступал субподрядчиком у Куйбышевгидростроя, с ежегодным планом по выпуску трехсот тысяч кв. м.

В 1967 г. улицы едва только начинали строиться, и в связи с этим не имели названий. Только после десятого августа 1967 г. у них стали появляться названия. Такие, как Свердлова, Дзержинского, Революционная, Юбилейная (позднее в 1971 г. приобрели наименования Московский проспект и Приморский бульвар Кулибина, Баумана, Курчатовский бульвар, в 1974 г. Орджоникидзе, Королева, Буденного, Туполева), при прокладке каждой из этих улиц было построено более 40 км твердого дорожного полотна и соответствующая инфраструктура в виде подземных коммуникаций и канализационных труб, над которыми также пролегал асфальтовое полотно. Спустя семь месяцев после начала земляных работ, 31 октября 1967 г., бригада Валентина Павлова управления «Жилстрой» заложила фундамент самой первой пятиэтажки в Автозаводском районе (Свердлова).

К концу 1967 г. строители сдали в Центральном районе 100 тыс. кв.м. жилья для сотрудников благоустроенное жилье получили 3200 семей. Строить надо было быстро и много население города-новостройки росло не по дням. Если в марте 1967 г. в Тольятти насчитывалось 152 тыс. жителей, то на 1 января 1968 г. в городе проживало уже 175 тыс. человек.

Только в 1967–1969 гг. на строительстве завода и города Куйбышевгидростроем совместно с субподрядными организациями и иногородними строителями было освоено 770 млн. рублей капитальных вложений. В общей сложности на строительстве ВАЗа нового города работало до 100 тыс., человек, из них на строительство более 10 тысяч. В мае 1969 г. в новопостроенном районе Тольятти было произведено заселение первого дома, ныне – это улица Дзержинского, 63. Впоследствии уже к

1970 г. на территории автозаводского района было возведено 213 тыс. кв. м жилой площади. С этого момента он приобрел статус самостоятельного, с характерной административной структурой. Население Автозаводского района в 1972 г. составляло 118 тысяч жителей, 3 миллиона квадратных метров жилого фонда, 10 общеобразовательных школ, 16 детских садов, 6 торговых центров. И как следствие всех этих строительных процессов также очень сильно развилась автодорожная сеть. Так мы можем увидеть, что благодаря процессу индустриализации и урбанизации, за короткий промежуток времени в городе в связи с резко возросшим количеством жителей и строительством различных объектов инфраструктуры была создана обширная автодорожная сеть, охватывающая сотни километров асфальтового покрытия.

В результате строительства Волжской ГЭС территория Ставрополя оказалась затопленной, а сам он был перенесен на новое место.

Тольятти не унаследовал планировочного строения старого Ставрополя. До 1960-х гг. Ставрополь развивался в соответствии с генпланом 1951-1953 гг. И должен был состоять из трех территориальных планировок [53]:

- Ставропольский (позже переименован в Центральный округ).
- Поселки Комсомольск, Шлюзовой, Жигулевское море (ныне Комсомольский район).
- Русская Борковка (проект не реализован, позже на месте застроен Автозаводский район). Районы различаются по размеру, характеру планировки и застройки, структуре рынка жилого фонда, размеру промышленных зон и возможностям территориального развития.

При проектировании микрорайона стояла задача найти решение, которое объединит разрозненные поселения в единую городскую зону [1].

Затем он проходит мимо Жигулевского морского вокзала и пассажирского центра. В результате жилые и промышленные районы были объединены единой транспортной системой. В период 70-80-х г. дорожное

строительство велось ускоренными темпами, так как нужен подъезд к началу строительства объекта и сдать автодороги в эксплуатацию после его после завершения. Проектами предусматривались дороги двух и более полос. И учитывалась интенсивность до 11-13 тысяч автомобилей в сутки (в 2000 г. на дорогах Восточная и Южное шоссе интенсивность до 48-52 тысяч автомобилей в сутки) Работы по строительству дорог велись поэтапно.

1 этап – бетонное покрытие открытие и открытие движения; 2 этап – укладка 2-х слоев асфальтобетона 5-4 см продолжение эксплуатации; 3 этап – устройство асфальтобетонного слоя 3,5 см перед сдачей объекта в эксплуатацию.

К строительству магистральных автодорог, подъездных внутриобъектовых дорог и внутриквартальных, а также значительному объему площадок и тротуаров были привлечены 3 управления Куйбышевгидростроя и 4 управления Куйбышевдорстроя, В различные годы темпы сдачи дорог составляли от 10 до 45 км в год. Принимая в эксплуатацию автодороги. Транспортное управление обязано было обеспечить их своевременный ремонт, качественное содержание в зимний и летний периоды.

В связи с этим были поставлены задачи: в летний период ликвидация пыли и других субстанций, загрязняющих дорожное полотно. В зимний период обеспечение проезда при сильном снегопаде, уборка до асфальта недопущение гололеда. Расчеты потребной техники, технология работы с 1976 г внедрена на основе разработок Академии коммунального хозяйства СССР. В 1975-1976 г. совместно с институтом «Гидропроект» разработан генплан и рабочие чертежи асфальтобетонного завода, который в 1976 г. начал выпуск асфальта для собственных нужд (асфальтобетонные заводы строительного комплекса КГС и КБШдорстроя не имели мощностей из-за грузки для отпуска асфальта). Запуск на АБЗ установок Д-508 и ДС-79 позволил решить проблему ремонта дорог. Капитальный ремонт сданных автодорог завода и города начат через 7-10 лет после их ввода в

эксплуатацию объем ремонта должен был составлять 10-15% от сданного объема примерно 5-7 км в год.

Помимо главной площади, проектом предусматривалось создание двух квадратов в северо-восточном и северо-западном лучах [44]. К концу периода 1980-1985 г. на обслуживании транспортным и автодорожным управлениями приходится 572 км автомобильных дорог завода и города. Нормативы капитального ремонта и реконструкции в стране определялась периодом 7-10 лет, что ставило задачу ежегодно выполнять работы в объеме 50-60 км.

Согласно измененному плану города, где первый из них вошел в состав приоритетного комплекса урбанизации столицы, обслуживающего восточную часть города. Второй, административно-культурный центр, объединяет большую малоэтажную матрицу. Две площади соединяет широкая арка Молодежного бульвара. Общая протяженность пешеходной зоны дороги составляет 45,6 км.

Главные улицы города: Ленина, Карла Маркса, Победы, Мира, Максима Горького и другие, были рассчитаны на ширину 35-40 м и должным образом дают населению доступ ко всем видам городского транспорта. РСФСР же предприятия должны строить дороги к населенным пунктам, Транспортное управление в 1980 г. построило в Кошкинском и Ставропольском районе грунтовощебеночных дорог 78 км, а с асфальтовым покрытием 30 км (участок Узюково-Кирилловка). Достигнутые объемы работ, поставленные задачи на очередную пятилетку, численность техники работников позволили в начале 1980 г. создать управление автомобильных дорог ВАЗ в соответствии с внедрением системы транспортных пассажирских перевозок совместно с Горисполкомом и Министром Транспорта РСФСР. Парк автобусов в городе вырос на 460 автобусов, запущен гараж для пассажирского транспорта ВАЗа и Автозаводского района, получено 36 троллейбусов, объем всех маршрутов удвоился. Пиковые перевозки работников на ВАЗ составили 56 000 человек в первую смену. Строительство баз отдыха на правом берегу Волги в Усинской бухте

потребовало наращивать летний период пассажирские перевозки, заводской флот 8 кораблей вместимостью 100-150 человек. Транспортное управление участвовало в выставках ВДНХ, где пять работников получают серебряные награды.

В транспортной схеме завода и города происходили в нарастающем темпе изменения пассажиропотоков. Совместно с Ленинградским институтом «Гипроавтотранс» проведены исследования фактического состояния. Были проанализированы результаты утвержденной в 1975 г. транспортной схемы. По результатам разработаны новые уточненные пассажиропотоки с учетом возможного развития завода и Автозаводского района до 1995 г. С 1985 г. новая транспортная схема внедряется в жизнь, что обеспечивало стабильность пассажирских перевозок. В соответствии с утвержденной схемой, Минавтотранс РСФСР предусматривал пополнение парка автобусов и троллейбусов, численность которых на 1988 г. составила 1630 автобусов и 250 троллейбусов. Для стабилизации и улучшения пассажироперевозок внедряется система регулярных встреч работников завода по производствам с бригадами–водителями пассажирского и троллейбусного предприятий.

Помимо прочего развивалась дорожная сеть и за пределами города. В 1988 г. завершается асфальтовое покрытие от Конки до границы с Татарской АССР, что позволило увеличить объемы перевозок в этом направлении. В 1989 г. завершился капремонт и реконструкция на автодороге с Васильевка – г. Димитровград, что позволило ВАЗу обеспечить более надежные перевозки комплектующих северо-западного направления. Принятое решение по строительству полигона НТИЦ в районе с. Ташелка, потребовали совместно с Самараавтодором решить вопросы капремонта отдельных участков уже имеющейся дороги (примерно 10 км) и приступить к проектированию новой автодороги второй категории от дороги М–5 до полигона. Созданная к концу периода база асфальтобетонного завода позволила утроить выпуск асфальта,

и он уже составлял 140 000 тонн, что позволяло делать ежедневно в летний сезон 1-1,5 км асфальтовой дороги (7 м).

Таким образом можно сделать вывод, что работа, которая была проделана при строительстве города Тольятти, была невероятно огромной и значительной. Тот результат, которого смогли добиться строители нашего города нельзя назвать иначе, как впечатляющим. В данном случае город Тольятти является прекрасным примером того, как развивалась страна и ее дорожная система, что мы можем проследить по городу Тольятти, который был изначально маленьким городом, больше напоминающим село с населением около десяти тысяч человек и не о какой бы то ни было развитой дорожной сети и не могло быть и речи. Постепенно, по мере того, как индустриализация затрагивала данную территорию все сильнее и сильнее, так же пропорционально развивалась и дорожная сеть. В итоге к окончанию существования СССР на территории города стала существовать обширная и развитая дорожная сеть.

Заключение

В ходе проведенного исследования были получены следующие результаты. Во-первых, подводя итоги мы можем сказать, что за весьма малое количество лет в стране с практически отсутствующим твердым дорожным покрытием на большей части территории была создана многотысячная сеть автодорог с твердым покрытием по всей территории страны. Отдельно стоит отметить то, как поднялся технологический уровень строительства автодорог и то, как изменился подход в целом, став более развитым с научной точки зрения так как была построена сеть научных учреждений, занимающаяся обучением профессиональных дорожных строителей. «ЦУДорТранс» сыграл значительную роль в сфере развития автодорожной сети. Таким образом в СССР в первой половине двадцатого века удалось грамотно организовать механизм строительства и развития автодорог.

Во-вторых, в 1960-1970х гг. были завершены основные части системы трасс по всему СССР. Автодорожная сеть в это время активным образом развивалась во всех частях Советского союза, что позволило обеспечить прочную взаимосвязь между различными регионами страны и организовать бесперебойный поток грузов. В данный период гораздо активнее происходило развитие автодорожной сети в восточной части страны, где были обнаружены крупные месторождения нефти, результатом этого стала необходимость прокладки в тех регионах развитой дорожной инфраструктуры, чтобы организовать поставки материалов для строительства, добывающей промышленности. Результатом этого стало появление развитой системы автодорог в крайне сложной для их строительства местности. Так до самого конца существования СССР строительство автодорог не прекращалась, в результате к моменту окончания Советского союза на территории одной только республики РСФСР было проложено 455,4 тысячи километров автодорог. Таким образом, проведенный

анализ позволяет утверждать, что за период существования СССР была проведена большая работа по улучшению качества и развития дорог в стране.

В-третьих, в связи со строительством рядом с маленьким городом Ставрополь Волжской ГЭС, вся его дальнейшая история полностью изменилось. В связи с началом массового строительства крупной инфраструктуры началось, как увеличение населения весьма резкими темпами, так и появление в этом районе крупного индустриального сооружения и строительства предприятий химической промышленности. Все эти процессы затронули так же и автодорожную сеть. Так за весьма короткий срок на территории города возникли крупные многополосные дороги с твёрдым покрытием и вся соответствующая дорожная инфраструктура.

В заключении можно сделать вывод, что работа проведенная, при строительстве инфраструктуры города Тольятти была, очень впечатляющей. О чем мы можем судить по тем результатам, которые были достигнуты в столь сжатые сроки. В области развития автодорожной инфраструктуры город Тольятти может являться прекрасной иллюстрацией того, как происходило развитие в стране автодорожной сети, ведь строительство и развитие ее, как в городе Ставрополь-Тольятти, так и по всей стране происходило в одни и те же годы. Кроме того, это видно и на общем уровне развития города, который из маленького города Ставрополь с неразвитой и даже можно сказать отсутствующей дорожной инфраструктурой. В результате индустриализации появился город Тольятти, в котором с течением времени была создана развитая автодорожная сеть. В итоге к моменту окончания существования СССР в городе Тольятти была построена высокоразвитая автодорожная сеть.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Белла Ф. Тольятти. Рождение нового города / пер. с фр. Ю. Горбунова. – Екатеринбург : TATLIN, 2014. 142 с.
2. Бойко В.П., Ефименко В.Н, Колесников А.П. «Очерки истории строительства сухопутных путей сообщения» Томск: издательство Томского государственного архитектурно-строительного университета, 2010. 136 с.
3. Васильев А.П., Баловнев В.И., Корсунский М.Б., Бялобжеский Г.В., Мепуришвили Д.Г., Мусатов С.А., Ногай В.А., Субботин С.П., Эрастов А.Я. Ремонт и содержание автомобильных дорог. М. : Транспорт, 1989. 289 с.
4. 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.
5. Веретенников Д.Б. Структурное формирование мегаполисов: учебное пособие / М.: ФОРУМ : ИНФРА–М, 2016. – 112 с.
6. Вейцман М.И., Егозов В.П. Краткий справочник дорожного строителя. 2–е изд. М. : Транспорт, 1979. 286 с.
7. Гареева Р.Р. Индустриализация дорожного строительства в регионах СССР в годы первой пятилетки (1928–1932 гг.): на примере Башкирской АССР // Историческая и социально–образовательная мысль. 2017. Т. 9, вып. 3–1.
8. Гейл Я., Гемзо Л. Новые городские пространства / М.: Крост, 2012. 254 с.
9. Гниломедов А.С. Эволюция плотности и функциональной насыщенности городской среды // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура: научно–технический журнал / СГАСУ. Самара, 2014. Вып. № 2(15). С 16–20.
10. Градостроительство и архитектура: научно–технический журнал / СГАСУ. Самара. 2012. Вып. III. С. 30-36.

11. Зарзара В.А. Автомобилизация и дорожное строительство в СССР. М : Гос. план.-хоз. изд-во Планхозгиз, 1931 ВЦСПС. 112 с.
12. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР : дооктябрьский период. М. : Транспорт и связь. 1951. 332 с.51
13. Из фондов ТКМ. Новый город у плотины Куйбышевской ГЭС (проект планировки и застройки). ГИПРОГОР Ленинградское отделение, 1953. (Машинопись).
14. 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.
15. Любовь А.А. Пик дорожного строительства в СССР пришелся на 60–70–е годы // Российская газета.2010. 54 с.
16. Малая советская энциклопедия / Глав. ред. Н. Л. Мещеряков. 2–е изд. М. : Советская энциклопедия, 1936-1947. 10 т.; 26 см. Т. 7: Модильяни–Партнер. 1938
17. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Ф. Р–94.Оп. 1.Д.490. Постановление совета министров СССР № 119 о мерах по обеспечению строительства Волжского автомобильного завода в 1969 г. 126 л.
18. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Ф. Р–18. Оп. 3.Д 279. Решения №384–432 Исполкома и материалы к ним. 89 л.
19. МКУ «Тольяттинский архив» (ТГА). Ф. Р–18. Оп. 3.Д 1. Решения №384–536 Исполкома и материалы к ним. 1 л.
20. Очерки истории СибАДИ. А.Г. Заповодникова, А.Д. Колесников, В.Д. Полканов, Н.Г. Якушина. Издательство СибАДИ. Омск. 2000. 304 с.
21. Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 июня 1931 г. «Об образовании Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта при СНК СССР»

22. Постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР № 310 от 14 апреля 1980 г. «О мерах по улучшению строительства, ремонта, и содержания автомобильных дорог в стране»

23. Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 декабря 1931 г «Об использовании труда граждан, состоящих в тыловом ополчении»

24. Постановление СТО от 4 марта 1929 г. «О содержании и ремонте участков шоссейных и грунтовых дорог общесоюзного и республиканского значения в пределах населенных пунктов» С. 3. СССР, 1929, № 45, ст. 393; 1931, № 16, ст. 158, и 1932, № 24, ст. 149

25. Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 ноября 1930 г. «О порядке финансирования дорожного хозяйства и об организации дорожно–строительных контор» С. 3. СССР, 1930, № 55, ст. 579

26. Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 июня 1931 г. «Об образовании Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза ССР» С. 3. СССР, 1931, № 35, ст. 258

27. Постановление СНК СССР от 7 сентября 1931 г. «О выселении из помещений, принадлежащих Центральному управлению шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта и его органам, посторонних лиц» С. 3. СССР, 1931, № 58, ст. 376

28. Постановление СНК СССР от 13 января 1932 г. «Об утверждении Положения о Всесоюзном центральном управлении шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР» и самое Положение С. 3. СССР, 1932, № 4, ст. ст. 26а и 26б

29. Постановление СНК СССР от 28 марта 1932 г. «Об изменениях в законодательстве Союза ССР в связи с образованием Народного Комиссариата Водного Транспорта и Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза ССР» С. 3. СССР, 1932, № 24, ст. 149

30. Постановление ЦИК и СНК СССР от 27 мая 1932 г. «О правах и обязанностях государственных объединений и трестов, производящих добычу золота, в области дорожного, коммунального, школьного и больничного строительства, снабжения населения и регулирования торговли на территории золотопромышленных приисковых районов» С. 3. СССР, 1932, № 41, ст. 248

31. Положение о землях, предоставленных транспорту, утверждённое Постановлением ЦИК и СНК СССР от 7 февраля 1933 г. С. 3. СССР, 1933, № 12, ст. ст. 66а и 66б; 1934, № 35, ст. 276

32. Постановление СНК СССР от 5 ноября 1934 г. «О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства» С. 3. СССР, 1934, № 57, ст. 427.

33. Постановление СНК СССР № 18, 13 января 1932 г «Положение о Всесоюзном центральном управлении шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете народных комиссаров Союза ССР»

34. Постановление СНК СССР № 2514, 5 ноября 1934 г «О мероприятиях по улучшению дорожного хозяйства»

35. Постановления ЦИК и СНК СССР от 28 октября 1935 г. «О передаче Центрального Управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта в Народный Комиссариат Внутренних Дел Союза ССР» С. 3. СССР, 1935, № 56, ст. 452

36. Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 марта 1936 г. «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссейных и грунтовых дорог» С. 3. СССР, 1936, № 11, ст. 88

37. Постановление СНК СССР № 424, от 3 марта 1936 г «О реорганизации Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта».

38. Постановление ЦИК и СНК СССР от 28 ноября 1928 г. «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР» С. 3. СССР, 1929, № 6, ст. 52, № 21, ст. 184; 1931, № 15, ст. 147; 1933, № 72, ст. 434

39. Постановление ЦИК и СНК СССР от 3 июня 1931 г. «Об образовании Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при Совете Народных Комиссаров Союза ССР»

40. Постановление правительства СССР от 21 августа 1950 г "О строительстве Куйбышевской гидроэлектростанции на реке Волге",

41. Постановление Совета Министров РСФСР №436 от 23 июля 1969 г. «Вопросы Министерства строительства и эксплуатации, автомобильных дорог РСФСР и Министерства автомобильного транспорта РСФСР»

42. Постановление Совета Министров РСФСР №378 от 25 сентября 1990 г. «Вопросы Министерства транспорта РСФСР»

43. Постановление ЦК КПСС от 19 февраля 1988 г №272 «О государственной программе строительства и реконструкции автомобильных дорог в Нечернозёмной зоне РСФС»

44. Приказ Министра путей сообщения СССР № 231ц от 21 марта 1946 г. «О преобразовании Народного комиссариата путей сообщения в Министерство путей сообщения СССР»

45. Приказ Министра Путей Сообщения СССР № 600ц от 11 августа 1947 г. «О структуре и штатах центрального аппарата Министерства путей сообщения СССР»

46. Приказ по Министерству автомобильного транспорта СССР № 1от 5 ноября 1952г. «Об образовании союзно–республиканского Министерства автомобильного транспорта СССР и назначении А.Н. Куршева министром автомобильного транспорта СССР»

47. Приказ по Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР № 187 от 31 мая 1956 г. «Об упразднении Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР»

48. Распоряжение Совета Министров РСФСР №909–р от 26 июля 1980 г. «В связи с упразднением Министерства автомобильного транспорта РСФСР»

49. Рубаненко Б. Проблемы планировки и застройки города Тольятти // Архитектура СССР: ежемесячный журнал. М.: Изд-во литер. по стр-ву. 1968. – № 6. – С. 1–13.
50. Рубаненко Б. Новый Тольятти / М. : Знание, 1971. 64 с.
51. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1921 г. Управление делами Совнаркома СССР М. 1944, с. 1100–1102.
52. Собрание законов и распоряжений Рабоче-крестьянского Правительства СССР за 1931 год, с. 455-456.
53. Солодилов М.В. Формирование системы достопримечательных мест на базе историко-архитектурного наследия г. Тольятти // Вестник СГАСУ.
54. Урбах А.И., Лин М.Т. Архитектура городских пешеходных пространств / М.: Стройиздат, 1990. 200 с.
55. Указ Президиума Верховного Совета РСФСР №212 от 19 ноября 1952 г. «О преобразовании республиканского Министерства автомобильного транспорта РСФСР в союзно-республиканское Министерство автомобильного транспорта РСФСР»
56. Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1969 г. №298 «О реорганизации Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР»

Приложение А

Строительство дороги, ведущей на ВАЗ



Рисунок А.1 – Строительство дороги, ведущей на ВАЗ

Приложение Б

Строительство корпусов ВАЗа



Рисунок Б.1 – Строительство корпусов ВАЗа

Приложение В

Строительство дирекции ВАЗа

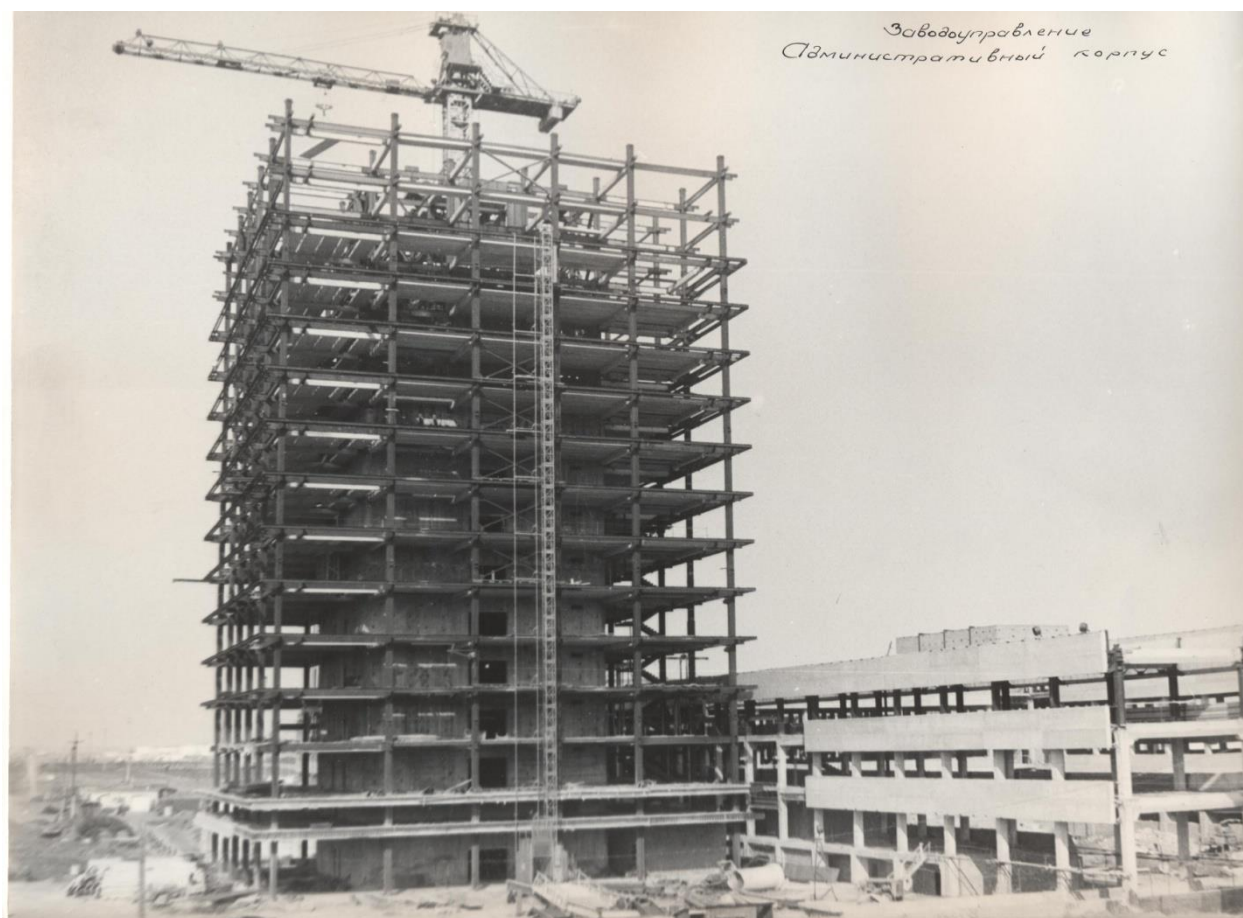


Рисунок В.1 – Строительство дирекции ВАЗа

Приложение Г

Начало строительства улиц Свердлова и Революционной



Рисунок Г.1 – Начало строительства улиц Свердлова и Революционной

Приложение Д

Строительство кинотеатра Сатурн, а также улицы Революционная и первого дома на улице Дзержинского

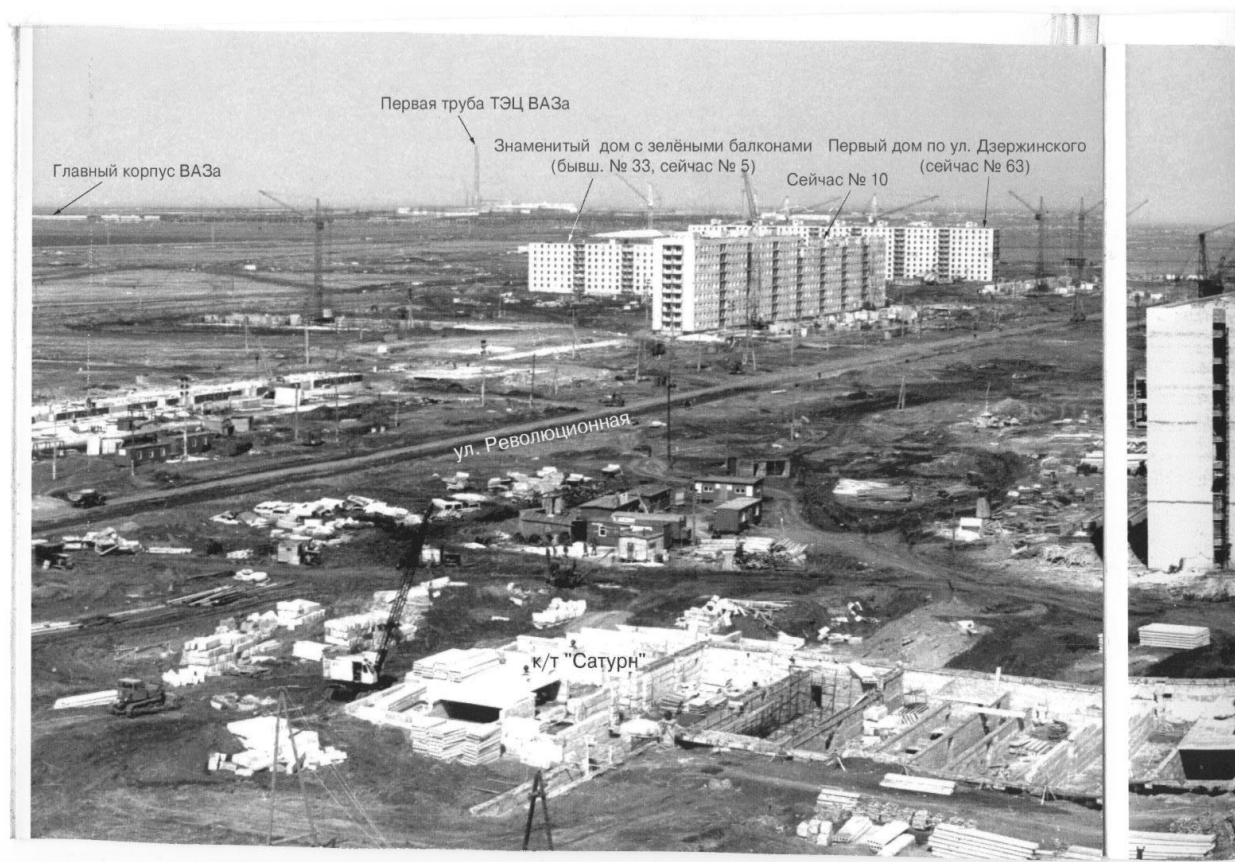


Рисунок Д.1 – Строительство кинотеатра Сатурн, а также улицы Революционная и первого дома на улице Дзержинского