

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

ГУМАНИТАРНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

Кафедра «История и философия»

46.03.01 История

Историческое краеведение

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

**на тему: «Строительство жилья и социокультурных объектов
Автозаводского района города Тольятти во втор. пол. 60-х – нач. 80-х гг.
XX века»**

Студент

В.И. Исаева

Руководитель

к.ист.н., доцент Е. А. Тимохова

Допустить к защите

Заведующий кафедрой к.ист.н., доцент, О.А. Безгина

«_____» _____ 2017 г.

Тольятти, 2017

Аннотация

бакалаврской работы на тему «Строительство жилья и социокультурных объектов Автозаводского района города Тольятти во втор. пол. 60-х – нач. 80-х гг. XX века»

Актуальность. Ускоренная советская индустриализация стала первопричиной строительства городских поселений на территории СССР, градообразующей базой которых становились одно или несколько крупных предприятий одной отрасли. Советские моногорода можно считать уникальным явлением, они были искусственно созданы в рамках единой хозяйственно-политической системы. Такие города появлялись, благодаря масштабной деятельности советской градостроительной и жилищной политики. В этой связи особенно интересен вопрос детального изучения истории жилищной политики в СССР на примере отдельного города - Тольятти, как наиболее яркого представителя большой группы городов, рожденных промышленностью.

Целью данного исследование является анализ истории строительства жилья и объектов соцкультбыта Автозаводского района города Тольятти во второй половине 60- х –нач. 80-х годов XX века.

Для достижения цели были поставлены следующие **задачи:**

- рассмотреть политику государства в сфере строительства жилья и объектов социально- культурной сферы;
- проанализировать предпосылки, условия создания и застройки Автозаводского района города Тольятти;
- выделить основные этапы строительства жилья в Автозаводском районе города Тольятти;
- реконструировать процесс строительства социально-культурных объектов в Автозаводском районе Тольятти.

Структура работы. Бакалаврская работа состоит из оглавления, введения, двух глав, каждая из которых включает в себя два параграфа, заключения, списка использованных источников и литературы.

Основные выводы бакалаврской работы.

Строительство жилья и социально-культурных объектов в Автозаводском районе города Тольятти в 60 – 80 годы XX века стало следствием строительства и развития Волжского автомобильного завода.

Новый генплан Автозаводского района конца 60-х годов отвечал самым передовым нормативам того времени. Создавая новый город Тольятти, авторы исходили из желания получить крупный градостроительный масштаб современного города.

На основе анализа архивных данных можно выделить несколько этапов строительства. На начальном этапе 1966-1967 гг. происходит расчет основных показателей Генплана и его согласование в вышестоящих инстанциях. Следующий этап 1968-1969 гг. знаменует собой запуск строительных процессов, освоение новых технологий строительства, комплектацию и обучение кадров. Далее, в 1970-1975гг. ведется активная и напряженная работа по строительству жилья и социокультурных объектов. В ходе застройки возникает необходимость корректировки первоначального проекта. Эти изменения стали основой III Генплана, и в период с 1976 по 1982 гг. он становится ориентиром для дальнейшего строительства Автозаводского района. К началу 80 – х годов в Тольятти наблюдается некоторое замедление темпов строительства, по сравнению с более ранним периодом. Запуск наиболее сложных и значимых проектов начинают делить на несколько этапов и реализовывают частями, а часть объектов соцкультбыта переходит в статус «долгостроев».

Опыт строительства Автограда можно считать показательным и успешным. Особенность Тольятти заключалась в комплексности решения задач и достаточно высоком уровне исполнения не только общественных сооружений, но и массовой жилой застройки.

Таким образом, в работе рассмотрена политика государства в сфере строительства жилья и объектов социокультурной сферы, показаны условия создания и застройки Автозаводского района города Тольятти, а также выделены основные этапы строительства.

В бакалаврской работе использованы опубликованные и неопубликованные источники. Объем выполненной работы 103 страницы. Уровень оригинальности бакалаврской работы 80 %.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	5
ГЛАВА I. РЕАЛИЗАЦИЯ ЖИЛИЩНОЙ ПОЛИТИКИ В СССР В 60-е – 80-е гг. XX ВЕКА	16
1.1 Политика государства в сфере строительства жилья и объектов социокультурной сферы	16
1.2 Предпосылки и условия создания Автозаводского района г. Тольятти: социально-экономический аспект	37
ГЛАВА II. ЭТАПЫ И ОСОБЕННОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛЬЯ И ОБЪЕКТОВ СОЦКУЛЬБЫТА АВТОЗАВОДСКОГО РАЙОНА Г. ТОЛЬЯТТИ	57
2.1 Жилищное строительство в Автозаводском районе г. Тольятти	57
2.2 Строительство социокультурных объектов Автозаводского района г. Тольятти	73
Заключение	93
Список использованных источников и литературы	97

Введение

Актуальность. Ускоренная советская индустриализация стала первопричиной строительства городских поселений на территории СССР, градообразующей базой которых становились одно или несколько крупных предприятий одной отрасли. Во всем мире они назывались моногородами. Моногорода создавались на основе добывающей или обрабатывающей промышленности, а реже на базе узкой научно-промышленной специализации. В России на базе машиностроения выделяются такие города как: Тольятти, Набережные Челны, Рузаевка, Заволжье, Тутаев¹. Именно период их масштабного строительства можно считать расцветом советского градостроительства.

Строительство и обустройство среды моногородов в СССР было следствием «ведомственного» способа хозяйственно-экономического освоения территории страны и «ведомственного» типа урбанизации. При этом базисом являлись ресурсы промышленных предприятий, которые лишь частично направлялись и на формирование городской среды, а также инженерно-технической и бытовой инфраструктуры. Результатом такого типа урбанизации стала прямая зависимость моноотраслевых городских поселений от развития производства, отсутствие каких-либо альтернативных источников развития городской среды, ее саморазвития.

Советские моногорода можно считать уникальным явлением, они были искусственно созданы в рамках единой хозяйственно-политической системы. Такие города появлялись, благодаря масштабной деятельности советской градостроительной и жилищной политики.

В этой связи особенно интересен вопрос детального изучения истории жилищной политики в СССР на примере отдельного городского поселения. Достойным примером может служить строительство города Тольятти, как

¹250 крупнейших промышленных центров России (Топ-250). 2010. [Электронный ресурс] // URL: <http://urbanica.spb.ru/?p=3543> (дата обращения: 02.05.2017)

наиболее яркого представителя большой группы городов, рожденных промышленностью. Город Тольятти, при отчетливо выраженном своеобразии, обладал характерными чертами новых городов. Сочетание типичного и индивидуального, делают Тольятти интересным объектом изучения.

Степень разработанности темы. Историографию по исследуемой теме можно условно разделить на два периода: советский период (конец 60-х – конец 80-х годов XX века; постсоветский период (начало 90 –х годов XX века - по настоящее время).

В первый период историческая наука была подчинена политике и нередко вместо решения научных проблем превращалась в средство выполнения пропагандистских задач. Изучение советской истории велось в рамках господствовавших теоретических и идеологических концепций. Их смысл заключался в том, что для всех этапов советского общества характерен неуклонный рост экономики и социальной сферы, включая жилищные условия советских людей. Для подобной концепции имелись основания – с конца 1950-х гг. в нашей стране началось массовое жилищное строительство, темпы которого были впечатляющими.

В данный период были опубликованы работы, где рассматривались проблемы уровня жизни и бытового обслуживания, а также нашли отражение и аспекты жилищного строительства².

Выходят в свет книги, на страницах которых нашли отражения события, связанные с историей нового индустриального центра Поволжья, деятельности строительной организации Куйбышевгидрострой, застройки Автозаводского района города Тольятти³.

²Букин С.С. Жизненный уровень рабочей семьи в Сибири (1946–1960 гг.). Новосибирск, 1984, Зубков Н.А., Индыченко С.П., Родин Ю.М. Индустриализация жилищного строительства в СССР. М., 1973.240с и др.

³Тольятти. Историко-экономический очерк. Куйбышев: Кн. изд-во, 1967. 248 с, Рубаненко Б. Р., Образцов А. С., Савельев М. К. Новый Тольятти. М.: Знание, 1971. 64 с, Воробьев А. Волжский автомобильный строится. Куйбышев: Куйбышев. кн. изд-во. 1970. 90 с. и др.

Исследователи, оценивая ход жилищного строительства, придерживались строгих идеологических и политических установок, в рамках которых этот процесс освещался исключительно в позитивном аспекте. Существующие проблемы не столько замалчивались, сколько им придавался характер временных несущественных трудностей, которые в ближайшей перспективе будут устранены.

Второй период начался с начала 1990-х гг., когда был устранен партийный диктат над учеными-обществоведами, у исследователей появилась свобода выражать собственную, а не навязанную партийными догмами точку зрения. Отечественная историография стала развиваться в новых условиях, которые во многом были обусловлены политическими переменами, происходящими в стране. С этого времени существующее ранее единство в оценке советского исторического прошлого было нарушено. Одни исследователи стали акцентировать внимание на недостатках, присущих как всему советскому периоду, так и отдельным сферам социально-экономического и политического развития, другие пытались отойти от одностороннего критического подхода и выявить, в чем были причины неудач советской системы, а также какие у неё были достижения. Данные изменения нашли отражения и в работах, рассматривающих жилищную политику и строительство социокультурных объектов в общесоюзном и региональном масштабе.

Публикации исторического характера, касательно исследуемой темы, представлены работами местных ученых. Тольятти, относительно молодой город, его история только вступает в фазу осмысления и исторической оценки недавних событий. Одним из приоритетных направлений исторических исследований тольяттинских историков на протяжении многих лет является история промышленных предприятий города. Так, изучение истории ВАЗа началось еще в период строительства завода и не прекращается до сих пор. Одновременно с развитием деятельности автозавода и других промышленных предприятий города и региона

осуществлялась и исследовательская работа по изучению различных аспектов их деятельности. Итогом этой работы становились диссертации, монографии, научные статьи, посвященные различным направлениям функционирования автогиганта и других промышленных предприятий⁴.

Основоположником в изучении истории Тольятти считают А.Э.Лившица, он сделал большой вклад в развитие исторической науки и исторического образования в Тольятти⁵.

Интересующая проблема широко освещается в работах выдающегося краеведа В.П. Овсянникова⁶. В них описана история городского округа Тольятти, начиная от момента затопления Ставрополя и заканчивая событиями современного города. Большое внимание уделяется описанию личностей участников событий. По мнению автора, основные успехи города связаны со вторым индустриальным этапом его развития. В его работах рассматриваются темы строительства Автозаводского района города Тольятти, демографические аспекты, ресурсный потенциал.

Особого внимания заслуживают публикации о городе Тольятти журналиста Мельника С.Г., он является автором, соавтором и редактором нескольких книг⁷. Сергей Мельник является автором интернет проекта «Журналистские расследования: Рукотворный город. Как строился

⁴Большакова О. А. Историки городу: из опыта работы тольяттинских историков по изучению истории Ставрополя–Тольятти // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2014. № S7. С. 11–15.

⁵История ОАО «Автоваз»: уроки, проблемы, современность. Материалы I Всероссийской научной конференции 26-27 ноября 2003г. (отв. ред. Лившиц А.Э., Нахманович П.А.). Тольятти, издание ОАО «Автоваз», 2003. 450с

⁶Овсянников В. А. Ставрополь - Тольятти : страницы истории : ч. 1 : кн. для учащихся старших кл. сред. общеобраз. шк. Тольятти : Изд-во фонда «Развитие через образование».1997. 363 с., Овсянников В. А. Ставрополь – Тольятти : страницы истории : ч. 2 : Дела и люди. Тольятти : Современник, 1999. 397с, Овсянников В.П. Тольятти-город, устремленный в будущее//Школа университетской науки: парадигма развития. Издательство: Поволжский государственный университет сервиса (Тольятти). С.181-185

⁷Мельник С. Г. Улицы памяти. 2-е изд., перераб. и доп.Тольятти: Фонд «Духовное наследие». 2005.151с, Мельник С. Г. Книга 3 // Связующая нить : Диалог молодежи 2005 с ветеранами 1945 (сборник). Тольятти: Совет ветеранов ОАО «АвтоВАЗ», 2007. 239 с, В. Казакова, С. Мельник. Ставрополь-на-Волге и его окрестности в воспоминаниях и документах. Тольятти: Городской музейный комплекс «Наследие».2004.

Тольятти»⁸. Его работы подробно освещают темы возникновения Ставрополя-Тольятти, в них представлен обширный документальный архив: фото, личные воспоминания участников событий, цитаты из публикаций того времени, интересные статистические факты, редкие краеведческие документы.

Вопросам организации архитектурно-пространственной среды города Тольятти посвящены труды отечественных ученых Д.Б.Веретенникова, И.А.Скрипачевой, И.В. Бурой, Т.Н.Ивановой, А.П.Антоновой и др⁹. Авторы этих работ исследуют вопросы художественного образа центральных территорий планировочных районов города Тольятти, его архитектурно-пространственную и композиционную систему, эстетические моменты архитектуры Автозаводского района города Тольятти.

Региональные особенности происходящей трансформации российских поволжских индустриальных городов в постиндустриальные годы отражены также в исследованиях Е.А. Ахмедовой, А.Г. Головина, И.Н. Яковлева, Т.А. Ланьшиной, С.Ф. Жилкина, К.Н. Посашковой и других авторов¹⁰.

⁸Мельник С.Г. «Журналистские расследования: Рукотворный город. Как строился Тольятти» - [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=71115> (дата обращения 24.04.2017).

⁹Иванова Т.Н., Цветкова И.В., Тихонова П.А. Конструирование образа города в повседневном восприятии горожан (на примере г.о. Тольятти): картографический анализ//Карельский научный журнал. 2016. Т. 5. № 3(16). С.144-147, Веретенников Д.Б., Маслова А.Е. Художественно-композиционные аспекты формирования центральных территорий города Тольятти // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2016. № 3 (23). С. 104-109, Веретенников Д.Б. Понятие планировочной структуры города. Структурные компоненты и их планировочное воплощение // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. № 3(16). С. 6-10, Веретенников Д.Б., Кузнецова В.М. Особенности и принципы преобразования центральных пешеходных пространств Тольятти// Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Градостроительство: сборник статей.Самара.2017. С.32-41, Скрипачёва И.А. Культурная среда молодых городов // Фундаментальные исследования. 2007. № 11. С. 36-40, Бурая И.В. Колористическое решение градостроительного пространства в эпоху советского модернизма (На Примере Г. Тольятти)// Международный Научный Журнал «Инновационная Наука».2017. № 2. С.227-232, Антонова А.П. Монументально-декоративная скульптура А.В.Васнецова «История транспорта» как объект культурного наследия регионального значения// Культурное наследие России: региональный аспект. Самара. СГАКИ.2013. С.85-89

¹⁰Жилкин С.Ф., Андриевская В.П., Эстрин А.П., Ахмедова Е.А., Каракова Т.В., Шабанов В.А. Стратегическое городское планирование. Самара: ООО НВФ «СМС», Самарская

Особый интерес представляет диссертация М. В. Солодилова, в которой обозначены типичные проблемы отечественных и зарубежных моногородов, изучается мировой опыт архитектурно-пространственного формирования индустриальных и промышленных городов, рассматриваются проблемы российских моногородов в контексте постиндустриальных изменений и сформулированы перспективные направления архитектурно-пространственной трансформации моногорода¹¹.

Из зарубежных авторов большой интерес представляет книга «Тольятти. Рождение Нового города» 2014 год издания. Ее автор Фабьен Белла - доктор по истории искусств (Университет Париж X), научный сотрудник Высшей национальной школы архитектуры в Версале, приглашенный профессор Тольяттинского Государственного университета. Автор занимается исследовательской работой и изучением архитектуры советского периода. В книге описана история появления города Тольятти, характеризуется уникальный замысел архитектора. По мнению Ф. Белла, автора проекта строительства Автозаводского района города Тольятти Бориса Рубаненко можно назвать гением, а его генеральный план Тольятти - гениальным. Автор книги, будучи доктором истории архитектуры и искусства, высоко оценивает продуманность генплана и особенно короткие

государственная архитектурно-строительная академия, 2001. 264 с., Ахмедова Е.А., Эколого-градостроительная концепция ТРК «Жигулевская жемчужина» в национальном парке «Самарская Лука»// Приволжский научный журнал. 2012. № 2., Ахмедова Е.А., Кольжанова О.А., Особенности формирования архитектурно-градостроительной структуры биофармацевтического кластера. // Вестник СГА-СУ. Градостроительство и архитектура: научно-технический журнал. 2013. №4. С.6-10, Ахмедова Е.А., Жоголева А.В. Градостроительные предпосылки формирования промышленных кластеров в Среднем Поволжье (на примере Самарской области) // Архитектура и строительство России. 2015. № 2. С.2-13, Ланышина Т.А, Пономарева Е.А, Сорокина А.В, Барина В.А, Горбунов Д.В // Региональная инновационная система Самарской области. Издательство «Альянс Медиа Стратегия». Москва. 2014 г. 183 с, Посашкова К.Н., Безгина О.А., К вопросу о роли строительной организации «Куйбышевгидрострой» в создании Автозаводского района г. Тольятти//Вестник Гуманитарного института ТГУ. 2015. № 4 (20). С.39-41

¹¹Солодилов М.В. Архитектурно-пространственная трансформация моногорода для преодоления кризисных явлений (на примере г.Тольятти). Дисс. на соиск. ученой степени кандидата архитектуры. Самара 2016. 150с.

сроки его реализации, всего 5 лет. В книге описаны сложные переходные этапы жизни города, подвиг строителей, деятельность руководства страны по достижению такой смелой цели. Появление города Тольятти автор считает одним из самых смелых и успешных проектов второй половины XX века.

В издании представлены редкие документы, чертежи и фотографии из государственных архивов. Опираясь на эти факты, историк архитектуры Фабьен Белла дает читателю ответ на вопросы: кто и когда сыграл решающую роль в развитии «многоликого» Тольятти.

В книге описаны особенности более раннего строительства промышленных центров России (Магнитогорск, Нижний Тагил), автор намеренно выявляет все просчеты и ошибки архитекторов и государства, чтобы на их примере привлечь внимание читателей книги к решению аналогичных проблем в планировании города Тольятти. Также в книге автор дает характеристику творческой деятельности будущего архитектора Тольятти Бориса Рубаненко, где описаны его победы и поражения, стремление к развитию и освоению нового, он мог ломать стереотипы и сохранять традиции. Именно такой человек должен был руководить проектом создания Нового города Тольятти. Особую оценку этой книге могут дать жители города Тольятти, ведь только они знают, насколько успешным стал этот проект, все ли задуманное осуществилось.

Историографический обзор показал, что анализ строительства жилья и объектов соцкультбыта в Автозаводском районе Тольятти во второй половине 60-х – начале 80-х годов XX века не являлся до настоящего времени предметом самостоятельного исследования. Вместе с тем, необходимо подчеркнуть, что существующие исследования, посвященные, как вопросам жилищного строительства в стране в целом, так и особенностям строительства Автозаводского района города Тольятти в частности, страдают идеологическими стереотипами, стремлением подчеркнуть положительные стороны этого процесса в советский период. Информация об особенностях строительства Автозаводского района города

Тольятти в указанный период представлена фрагментарно, носит отрывочный характер, представлена, в основном, в краеведческой литературе.

Очевидно, что данная тематика требует дальнейшего изучения и осмысления как в рамках федерального, так и регионального уровней.

Целью данного исследования является анализ истории строительства жилья и объектов соцкультбыта Автозаводского района города Тольятти во второй половине 60-х – начале 80-х годов XX века.

Для достижения цели были поставлены следующие **задачи**:

- рассмотреть политику государства в сфере строительства жилья и объектов социально- культурной сферы;
- проанализировать предпосылки, условия создания и застройки Автозаводского района города Тольятти;
- выделить основные этапы строительства жилья в Автозаводском районе города Тольятти;
- реконструировать процесс строительства социально-культурных объектов в Автозаводском районе Тольятти.

Объектом данного исследования является жилищная политика в СССР в середине 60-х – начале 80-х годов XX века.

Предметом исследования является деятельность по строительству жилья и социально-культурных объектов в Автозаводском районе города Тольятти во второй половине 60-х – начале 80-х годов XX века.

Хронологические рамки исследования охватывают период середины 1960-х–начало 1980-х гг. Выбор нижней границы периода обусловлен началом строительства Волжского автомобильного завода. Для обеспечения жильем сотрудников новой организации началось возведение Автозаводского района г. Тольятти. Верхняя граница - начало 1980 – х гг. обусловлена завершением основных этапов застройки Автозаводского района г. Тольятти по первоначальному проекту Б.Р. Рубаненко.

Территориальные рамки исследования ограничиваются Автозаводским районом города Тольятти Куйбышевской области.

Теоретико-методологическая база исследования. Исследование проводилось с использованием общеисторических методов и приемов: описательного, сравнительно-исторического, проблемно-хронологического и статистического. Был проведен анализ архивных документов.

Источниковая база исследования представлена архивными и опубликованными письменными материалами. Условно их можно разделить на следующие группы.

К первой группе относятся **нормативно-правовые документы**. К их числу следует отнести постановления, решения, обсуждения ЦК КПСС¹² федерального и местного значения по вопросам жилищной политики. Данные материалы позволяют проследить процесс развития жилищной политики в СССР, в частности в городе Тольятти, в изучаемый период, выделить ее основные этапы.

Следующую группу источников составляют **делопроизводственные документы**. Они представлены служебными записками, распоряжениями, которые определяют порядок действий между организациями и органами государственного управления. Информация об источниках этой группы была получена в Управлении по делам архивов администрации г. о. Тольятти, Ф.Р – 352.

¹²Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве завода по производству легковых автомобилей». 20 июня 1966 г. Л. 1- 2, Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. Решение исполкома Куйбышевского областного Совета депутатов трудящихся «Об отводе и резервации земель под строительство завода по производству легковых автомобилей в городе Тольятти». 13 августа 1966 г. 1. Л. 3-5, Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 4. Протокол совместного совещания по рассмотрению вопросов строительства нового города Тольятти. 27 сентября 1966 г. Л. 17- 21, . Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 4. Записка председателю государственного комитета по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР М.В. Посохину о разработке генерального плана города Тольятти. 23 ноября 1966 г. Л. 16 -17

Третья группа источниковых материалов представлена *статистическими данными*. На их основе была получена информация о численности населения в определенный период, строительстве жилья в СССР, в частности в Тольятти, обеспеченности одного городского жителя общей площадью жилья ¹³. В ходе исследования были использованы отчетные материалы о деятельности строительной организации Куйбышевгидрострой, а именно, сводные годовые отчеты о выполнении планов по труду, представленные в Управлении по делам архивов администрации г. о. Тольятти.

Четвертая группа - *источники личного происхождения*, а именно, воспоминания архитекторов, проектировщиков, участников строительства Автозаводского района (Семизорова Н.Ф., Рубаненко Р.В., Либермана Л.Б.)¹⁴.

Последнюю группу источников составляет *периодическая печать*. Материалы СМИ как исторический источник содержат аналитические обзоры, интервью с участниками событий. Актуальным источником в рамках изучаемой темы являются материалы газет «За коммунизм», «Гидростроитель», «Волжская коммуна», «Волжский автостроитель». Информацию этой группы источников можно разделить по следующим проблемам: этапы строительства жилья и объектов соцкультбыта Автозаводского района города Тольятти, планы и перспективы по

¹³Статистика Российской Империи, СССР и Российской Федерации. Исторические материалы. [Электронный ресурс] // URL: <http://istmat.info/statistics> (дата обращения: 29.03.2017), Болдырев В.А. Итоги переписи населения СССР. По данным Всесоюзной переписи населения 1989 г. Госкомстат. СССР. М.: Финансы и статистика. 1990. 45с

¹⁴Н. Семизоров. Строить – значит побеждать // Куйбышев-Стара-Загора. Куйбышев, 1983. С. 73, Семизоров Н. Первой возвели столовую-временку // Площадь Свободы. 1997. 25 сент. С. 3, Семизоров Н. Как рождался автогигант / Вел беседу Ю.Бездетный // Тольятти сегодня. 1996. 18, 19, 20 июня, Семизоров Н. Подводя итоги, намечая рубежи // За коммунизм. 1971. № 1, Рубаненко Б. Р., Образцов А. С., Савельев М. К. Новый Тольятти. М.: Знание, 1971. 64 с, Рубаненко Б. Р. Планировка и застройка городов Тольятти и Набережные Челны: Тезисы сообщения на Всесоюзном научно-техническом совещании «Современные проблемы улучшения качества планировки и застройки новых городов», г. Тольятти, 25-27 октября 1977 г. М.: Ротапринт ЦНТИ по гражданскому строительству и архитектуре, 1977. 25 с, Либерман Л. Б. Мечты, ставшие явью // За коммунизм. 1970. 2 июня

строительству жилья и объектов соцкультбыта Автозаводского района города Тольятти, итоги работы трудовых коллективов строительных организаций по строительству жилья и объектов соцкультбыта Автозаводского района города Тольятти, проблемы строительства жилья и объектов соцкультбыта Автозаводского района города Тольятти.

Научная новизна заключается по нашему представлению в том, что в данной работе предпринята попытка комплексного анализа этапов застройки (возникновения и развития) Автозаводского района города Тольятти во второй половине 60-х – начале 80-х годов XX века. Использование источниковых материалов, главным образом, периодической печати, позволило объективно взглянуть на процесс застройки Автозаводского района города Тольятти, выделить позитивные и негативные тенденции его развития. В нашей работе затронут ряд дискуссионных проблем, и проанализировано их различное историографическое толкование, а также введены в научный оборот новые неопубликованные источники.

Практическая значимость исследования заключается в возможности его использования в курсах, которые преподаются для студентов по специальности «История» и «Учитель истории» в рамках таких учебных дисциплин «История Новейшего времени», «История России XX век», «Краеведение», «Регионоведение» и в рамках различных спецкурсов.

Структура работы. Объект и цели нашей работы определили ее структуру. Она написана по проблемно-хронологическому принципу и состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованных источников и литературы.

ГЛАВА I. РЕАЛИЗАЦИЯ ЖИЛИЩНОЙ ПОЛИТИКИ В СССР В 60-е – 80-е ГГ. XX В.

1.1 Политика государства в сфере строительства жилья и объектов социокультурной сферы

Вначале 1960-х гг. в социальной политике государства начинается качественно новый этап. В 1961 г. на XXI съезде КПСС была определена главная цель общественного развития – формирование гармонично развитой, духовно богатой личности, а социальная политика являлась средством реализации этой цели, своего рода инструментом, с помощью которого должны быть созданы необходимые условия для осуществления этой цели.

Выполнение этих планов было связано с решением целого ряда задач: неуклонным улучшением условий труда и жизни советских людей, осуществлением принципа социальной справедливости во всех сферах общественных отношений, преодолением существенных различий (социально-экономических, культурно-бытовых) между городом и деревней.

В годы хрущевской «оттепели» социальная политика стала приоритетом для советского правительства. Её стратегической целью стало создание в советском обществе благоприятного социального климата и условий, обеспечивающих удовлетворение основных жизненных потребностей населения. Достижения в жилищном строительстве, бытовом обслуживании, социальном обеспечении, образовании ставили СССР на лидирующее место в мире по темпам роста и объема услуг. Ежегодно, в среднем на 6% повышалась зарплата, примерно вдвое выросли пенсии, что расширяло возможности рабочих и служащих в потреблении более ценных продуктов питания и предметов домашнего обихода. Денежные доходы росли также за счет снижения налогов, отмены платы за обучения, увеличения выплат и льгот из общественных фондов потребления (ОФП).

Одним из главных направлений социальной политики стало массовое жилищное строительство, в решении жилищной проблемы произошла своеобразная революция¹⁵.

Партийно-хозяйственная номенклатура осознала, что состояние жилья, его комфортность, позволяющая использовать жилище для полноценного отдыха и восстановления сил после трудового дня, являются одним из важнейших условий эффективной деятельности людей, способствует повышению производительности труда, вселяет оптимизм и веру народа в социалистические идеалы, в конечном итоге стабилизирует ситуацию в стране, обеспечивает устойчивость власти. Основой для широкомасштабного внедрения крупнопанельного домостроения стало создание типовых проектов жилых домов, разработанных ведущими научно-исследовательскими институтами страны.

Так, с конца 1950-х гг. решение жилищной проблемы стало одной из центральных задач государственной социальной политики. Всего за годы хрущевского десятилетия (с 1956 по 1963 гг.) в СССР было построено больше жилья, чем за предыдущие 40 лет, благодаря чему национальный жилищный фонд вырос почти в 2 раза – с 640 до 1184 млн. кв. м.¹⁶. По темпам строительства и количеству возводимой жилплощади в конце 1950-х – начале 1960-х гг. СССР вышел на первое место в мире¹⁷.

Размах жилищного строительства с 1958 г. принял поистине грандиозные размеры, что дало основания Н.С. Хрущеву в 1961 г. на XXII съезде КПСС заявить об успешном выполнении программы государственного строительства жилья. «За последние пять лет построено домов больше, чем за предшествующие пятнадцать лет. Подумайте,

¹⁵Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

¹⁶Бромлей Н.Я. Уровень жизни в СССР (1950 - 1965) // Вопросы истории. 1966. № 7. С. 12

¹⁷Соколов А.К. Тяжельникова В.С. Курс советской истории. 1941 - 1991. М., 1999. С.233

товарищи, новые жилища получили около 50 миллионов человек, почти четверть всего населения!»¹⁸.

Для выбора лучших проектов в 1958 г. был проведен всесоюзный конкурс. По результатам конкурса к производству был принят проект, впоследствии получивший шифр «1-464» и утвержденный Госстроем СССР для массового строительства. Наряду с указанной серией к производству были приняты и другие серии: «1-335», «1-467», «1-480».

Проведенный конкурс на комплексную разработку конструктивных решений крупнопанельных жилых домов и технологию производства конструкций для них позволил уже в начале 1959 г. закончить разработку чертежей типовых четырех- и пятиэтажных крупнопанельных жилых домов нескольких серий, предназначенных для применения в массовом жилищном строительстве. С этого времени типовое проектирование стало повсеместным, к 1970 г. 93,5% всех жилых домов строились по типовым проектам¹⁹.

В первое время (начало 1960-х гг.) при острой нехватке жилья проектировались и строились в основном малометражные квартиры с небольшими подсобными помещениями. В дальнейшем в типовых проектах были увеличены размеры кухни, прихожей ванной, т.е. стали проектировать и строить дома с так называемыми квартирами улучшенной планировки. В «Контрольных цифрах развития народного хозяйства СССР на 1959 - 1965 годы», утвержденных XXI съездом КПСС 5 февраля 1959 г. было записано, что на производство стеновых панелей должно быть обращено особое внимание²⁰. Республиканским Советам Министров были даны соответствующие задания по созданию производства крупных панелей. В

¹⁸XXII съезд коммунистической партии Советского Союза. 13 - 21 октября 1961 г. Стенограф. отчет. М., 1961. С. 36

¹⁹Родин Ю.М. Индустриализация жилищного строительства в СССР. М., 1973. С. 28

²⁰Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959 - 1965 годы. Утверждены XXI съездом КПСС 5 февраля 1959 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 4. М., 1968. С.524

частности, в РСФСР в 1959 г. планировалось ввести в эксплуатацию несколько заводов по изготовлению панелей общей мощностью 800 тыс. кв. м жилой площади в год, на 1960 г. план составил 2905 тыс. кв. м.²¹ Хотя эти плановые задания были выполнены не полностью, с этого времени крупнопанельное домостроение начинает быстро развиваться, его объёмы за первую половину 1960-х годов резко увеличились. Так, если в 1959 г. в стране было построено 16 тыс. квартир в крупнопанельном исполнении, что составляло 1,5% от общего объема жилищного строительства, то в 1965 г. в эксплуатацию сдали 425 тыс. квартир в домах из крупных панелей – 30% от общего объёма построенного жилья²².

Был найден принципиально новый, прогрессивный метод строительства крупнопанельных зданий силами специально созданных домостроительных комбинатов (ДСК). Впервые этот метод был применен в 1959 г. в Ленинграде. Суть новшества заключалась в том, что в единую технологическую цепочку соединялись заводы по производству панелей и стройки, они подчинялись единому руководству.

ДСК не только производили все основные строительные конструкции и детали и транспортировали их на стройплощадки, но и монтировали и отделывали дома до полной их сдачи в эксплуатацию. Объединение под одним руководством завода и его сборочной площадки – стройки позволило ввести и новую единицу отчета – конечную продукцию, жилой дом²³.

Организация ДСК стала одним из важнейших этапов в развитии индустриального домостроения. К 1965 г. свыше 60% жилой площади в городе возводилось силами ДСК. Благодаря новому способу строительства

²¹Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249.

²²Там же

²³Суровцев А.М. Великое счастье. М., 1985. С. 84.

сократились сроки строительства, снизилась его стоимость. За время с 1959 г. по 1965 г. было сэкономлено 43,5 млн. руб. капиталовложений²⁴.

В короткий срок по всей стране были созданы десятки и сотни домостроительных комбинатов. В 1967 г. в СССР насчитывалось 293 ДСК, в РСФСР – 173160. До рубежа 1960-70-х домостроительные комбинаты (ДСК) четко следовали постановлению Совета министров СССР «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве»²⁵.

В марте 1965 г. состоялось расширенное заседание коллегии Госстроя СССР. Коллегия обсудила вопрос о коренном улучшении качества крупнопанельного домостроения. На коллегии было отмечено, что стоимость крупнопанельных домов на 12-15% ниже, чем кирпичных. При этом их сооружение требует меньших затрат труда на 35-40%. Крупнопанельные здания возводятся в полтора-два раза быстрее кирпичных.

В докладе председателя Государственного комитета по гражданскому строительству и архитектуре М.В. Посохина говорилось, что в стране действует 285 домостроительных комбинатов. Их мощность – 15,5 млн. кв. м жилья в год. Однако на заводах изготавливают только один тип крупнопанельного дома серии «1-464», в результате облик новых жилых массивов обедняется²⁶. Практика строительства и эксплуатации жилых домов, построенных по типовым проектам «1-464», выявила ряд серьезных недостатков. Прежде всего, набор квартир в типовых домах серии «1-464» был ограничен. Предусматривались только одно-, двух- и трехкомнатные квартиры, поэтому большие семьи вынуждены были заселять трехкомнатные квартиры.

Нарекания населения вызывали проходные комнаты, совмещенные санитарные узлы, недостаточная изоляция кухонь от жилых комнат,

²⁴Строительство в Ленинграде 1955 – 1965 гг. Л., М., 1965. С.9.

²⁵Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

²⁶Правда. 1965. 6 марта

маленькие прихожие и коридоры. Неудовлетворительной были звукоизоляция и теплоизоляция жилых домов. Все эти недостатки необходимо было устранить, и с 1965 г. стали разрабатываться проекты новой серии жилых домов «улучшенной планировки».

Со второй половины 1960-х гг. в крупнопанельном строительстве все чаще стали использоваться дома в девять этажей. Это стало возможным, после того, как в конце 1966 г. в эксплуатацию вступила поточная линия по изготовлению панелей для девятиэтажных домов. Позднее, в 1970-е гг. стали строиться дома и в двенадцать этажей. Строительство 9 - 12 этажных зданий позволяло более экономично использовать городские земли, сократить расходы на инженерное оборудование и благоустройство, обеспечить разнообразие архитектурно-художественных качеств в городской застройке. Благодаря новой политике в сфере домостроения ДСК получили определенную свободу в выборе материалов, технологий, а также планировки помещений. В связи с этим мы получили множество серий и типов домов, которые заполнили российские города.

В начале 1980-х гг. была проведена еще одна реконструкция предприятий крупнопанельного домостроения. Заводы перешли на выпуск новых, более комфортных типовых серий, таких как «83», «121», «125». Дома новых серий имели ряд преимуществ. У них была значительно увеличена площадь кухонь, прихожих, встроенных шкафов, т.е. подсобных помещений. В домах новой серии комнаты квартир были изолированы, за счет увеличения толщины смежных квартирных стен с 120 мм до 160 мм значительно улучшилась звукоизоляция, была увеличена площадь лоджий и балконов²⁷.

Больше внимания уделялось качеству строительства. В начале 1970-х гг. начался переход на выпуск панелей для новой серии 9-ти этажных домов,

²⁷Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

при этом изменилась отделка внешней стороны панелей – помимо «тиснения» бетона через полиэтиленовую пленку и отделки мраморной крошкой стали использовать керамическую плитку.

К середине 1960-х гг. эффективность типового проектирования в решении проблемы расселения уже была очевидной. К тому же, одновременно с индивидуализацией быта, возникновением частного пространства в этот период нормальная трудовая неделя советских граждан сократилась до 41 часа²⁸. Одним из наиболее распространенных видов досуга стали прогулки, что привлекло внимание к оформлению культурного ландшафта города. При этом облик новых жилых массивов был подвержен критике из-за недостаточной художественной выразительности.

Стало ясно, что нужно искать способы привнесения гармонии в облик типовых районов, не противоречащие основным требованиям массовой застройки. Зарубежный опыт подсказывал, что одним из способов являлось творческое сочетание типовой застройки с природным ландшафтом города. По инициативе Л. Залесской в 1955 г. при Московской организации Союза архитекторов была создана секция «Озеленения», позднее ставшая Комиссией ландшафтной архитектуры Правления Союза архитекторов СССР. В 1960-е гг. руководством коллег Л. Залесской были проведены международные конференции по ландшафтной архитектуре в Москве, Таллине, Ереване²⁹.

Одновременно происходит активное строительство объектов социально-культурного назначения. В годы восьмой пятилетки (1966-1970гг.) в крупных промышленных центрах началось активное строительство дворцов культуры, стадионов, плавательных бассейнов, спортивных комплексов, телевизионных центров, театров, современных

²⁸Лебина Н. Б. Повседневность эпохи космоса и кукурузы. Деструкция большого стиля. Ленинград. 1950–1960-е годы. СПб., 2015. С. 196.

²⁹Залесская Л. Вопросы ландшафтной архитектуры // Архитектура СССР. 1970. № 8. С. 5

административных зданий и многих других сооружений, делавших жизнь людей более комфортной, разнообразной, интересной³⁰.

По данным Стройбанка СССР, в 1969 г. только в городах осуществлялось строительство более одной тысячи административных зданий, 834 дворцов культуры, 450 стадионов, плавательных бассейнов и спортивных комплексов, 80 театров и цирков.

В Свердловске, например, строились закрытый демонстрационный искусственный каток, два дворца культуры, несколько клубов и плавательных бассейнов, дом актера и легкоатлетический манеж. А по всей области в процессе строительства находились еще 80 административных, спортивных и других общественных зданий. В Запорожской области, у Днепра, одновременно строились 6 плавательных бассейнов, искусственный каток, 6 гостиниц и 9 административных зданий³¹.

Относительно стабильное состояние народного хозяйства и государственной системы в 1960 - 1970-е гг. в совокупности с потоком нефтедолларов, обеспечивавших профицит бюджета СССР, позволяли государству продолжить курс по социальному развитию нашей страны, начало которому было положено в годы хрущевского десятилетия.

Социальная сфера стала одной из важных составляющих внутренней политики государства, на её развитие выделялись средства, о важности заботы о нуждах советских людей говорилось на партийных форумах и в правительственных постановлениях. И хотя во многом эти заявления носили декларативный характер, тем не менее, отказываться, сворачивать существующие социальные программы по улучшению материального

³⁰ «Наши недостатки, трудности и проблемы не такие мелкие, чтобы можно было себе позволить закрывать на них глаза»: засекреченное выступление Л.И. Брежнева на пленуме ЦК КПСС 15 декабря 1969 года. Архив А.Н. Яковлева // Альманах. Россия XX век. [Электронный ресурс] // URL: <http://www.alexanderyakovlev.org/almanah/inside/almanah-intro/1014759> (дата обращения: 05.04.2017)

³¹ Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

благополучия советского народа, в том числе по решению жилищной проблемы правительство не собиралось.

В начале 1970-х гг. государственный бюджет получил новый мощный источник поступления средств. Разразившийся мировой энергетический кризис привел к резкому подорожанию нефти. Благоприятная для СССР международная торговая конъюнктура в этой области практически совпала по времени с масштабным промышленным освоением богатейших нефтяных месторождений в Западной Сибири, что позволило начать поставки нефти за границу. Выручка СССР от экспорта нефти стала быстро расти: в 1970 г. она составила 0,57 млрд. дол., в 1975 г. – 3,7 млрд., в 1980 г. – 12,5 млрд., в 1985 г. – 13,3 млрд. дол.³². Общая доля доходов от продажи нефти за рубеж во всем советском экспорте к середине 1970-х гг. почти достигла 25%³³. Ежегодное поступление миллиардов «нефтедолларов» позволило направлять значительные средства на социальные нужды.

Конечно, возможности социальной политики были ограничены продолжающейся «холодной войной» и глобальным противостоянием со странами Запада. По оценке специалистов, исследующих государственную политику в эпоху Л.И. Брежнева, главным, абсолютным приоритетом для руководства страны был все-таки не рост материального благополучия, а поддержание статуса военной супердержавы. Власть в процессе разработки и реализации социальной политики руководствовалась преимущественно военно-стратегическими, а не социальными интересами³⁴. Основные ресурсы и капиталовложения направлялись в сферу военного производства, а задачи в области социальной сферы сводились к постепенному улучшению минимально приемлемого уровня жизни населения с целью сохранения политической стабильности. Тем не менее, уровень жизни в СССР пусть и не

³²Славкина М.В. Влияние нефтегазового комплекса на социально-экономическое развитие СССР в 1945 –1991 гг.: Дисс. докт. ист. наук. М., 2006. С. 208.

³³Отечественная история (с 1917 г. до наших дней). М., 2004. С. 232

³⁴Куринова И.А. Исторический опыт советской партийно-государственной социальной политики (1964 –1985 гг.): Дисс. докт. ист. наук. М., 2004. С. 40

слишком быстро, но все же повышался. Составной частью этого процесса являлось жилищное строительство и как следствие - улучшение жилищных условий населения, решение жилищной проблемы. К этому времени (1960 - 1970-е гг.) жилищное строительство превратилось из полукустарного производства в одну из ведущих отраслей народного хозяйства СССР. Основные строительные-монтажные работы (земляные, возведение зданий, монтаж конструкций, прокладка коммуникаций) стали выполняться на промышленной основе с использованием индустриальных методов.

Почти 2/3 всего нового жилищного строительства, осуществляемого в нашей стране в 1960 - 1980-е гг., приходилось на города, причем удельный вес городского жилищного строительства повышался от десятилетия к десятилетию: в 1950-е годы он составил 52%, в 1960-е – 63%, в 1970-е – 70%. При этом значительная и постоянно возрастающая часть нового жилья в городах возводилась за счет государственных капитальных вложений: в 1960 г. – 51%, в 1970 г. – 65%, в 1980 г. – 75%³⁵. В ту пору, СССР лидировал по вводу жилья на всем континенте.

Города становятся своеобразным магнитом, притягивающим сельских жителей, население перемещается из села в город, из малых городов – в большие. Происходит резкое изменение ценностных ориентаций сельских жителей, когда их традиционный уклад жизни для большинства молодежи перестал быть привлекательным.

Происходившие процессы способствовали росту городского населения. В 1950 г. в городах проживало 69,4 млн. чел., что составляло 39% населения страны, в 1960 г. – 103,6 млн. чел. (49%), в 1970 г. – 136 млн. чел. (56%)³⁶.

С 1970 по 1985 гг. процесс урбанизации продолжился, численность городских жителей увеличилась почти на 45 млн., а сельских сократилась на 9,5 млн. В города переехали до 35 млн. селян, в основном молодежи. За годы массового жилищного строительства городское население увеличилось с 48%

³⁵ Народное хозяйство СССР в 1980 г. М., 1981. С. 387, 392

³⁶ Шутков И.М. Рожденные пятилеткой. М., 1972. С. 6-7

до 66%, что составляло более 2/3 общей численности граждан страны³⁷.

Именно города явились главным двигателем социальных преобразований в нашей стране, поскольку там формировался советский «средний класс», социальные потребности которого в комфортном жилище, качественном торгово-бытовом и медицинском обслуживании были определяющими для партийной бюрократии.

Среди городов принято выделять малые города – с численностью населения до 50 тыс. чел., средние – с населением от 50 до 100 тыс., большие города – превышающие 100 тыс. рубеж. Большие города подразделяются на крупные и сверхкрупные, где проживало от 250 до 500 тыс. и от 500 до 1000 тыс. чел. соответственно.

Основным методом жилищного строительства с конца 1950-х гг. стал метод возведения домов микрорайонами или крупными массивами, включающими несколько кварталов. В связи с этим большое внимание в ходе жилищного строительства стали уделять разработке и составлению генеральных планов застройки городов, поселков и сел. Генплан являлся официальным документом, где в комплексе были представлены основные пути развития материально-пространственной среды населенных пунктов на долгосрочную перспективу.

Генплан, утвержденный в установленном порядке, становился обязательным для всех организаций, осуществлявших строительство в городах, поселках и селах. В условиях советской плановой экономики составлению генеральных планов уделялось большое внимание. Для их разработки во всех краевых и областных центрах в начале 1960-х гг. создавались проектные институты, задачей которых являлась проектирование городов и поселков на территории отдельного края или

³⁷Отечественная история (с 1917 г. до наших дней). М., 2004. С. 235-236.

области³⁸. Наряду со строительством жилья планировался ввод объектов здравоохранения, культуры, предприятий торговли и общественного питания, АТС, водозаборов, очистных сооружений, канализаций³⁹.

В 1965 году в СССР для улучшения бытового обслуживания населения в союзных республиках были образованы специальные министерства. Государственная идеология того времени утверждала, что строящие коммунизм советские люди не должны отвлекаться на решение мелких повседневных проблем. Государство предлагало своим гражданам своеобразную сделку: все бытовые хлопоты и часть домашней работы перекладываются на плечи специализированных учреждений и предприятий, централизованно выполняющих ту или иную работу, а освобожденное от домашней суеты население гармонично развивается, всячески способствуя построению нового общества. В эту концепцию вписывались прачечные и химчистки, фабрики-кухни и кулинарии, ремонт обуви и бытовой техники.

В крупных городах начали строиться Дома быта, посетители которых могли воспользоваться любой из многочисленных профильных услуг, собранных под одной крышей⁴⁰.

Основную роль в решении жилищной проблемы играло государство. За государственный счет возводилось жилье, которое передавалось затем в пользование гражданам. Часть жилья возводили предприятия и организации. Расширение жилищного фонда главным образом за счет государственных средств на протяжении длительного времени было оправдано, поскольку население за счет собственных средств не имело возможности обеспечить финансирование жилищного строительства. Однако решить жилищную

³⁸Колева Г.Ю. Строительство городов в районах нового промышленного освоения в 1960-1980 годы // Вестник Тюменского Государственного Университета. Социально-экономические и правовые исследования. 2007. № 1. С.237-244

³⁹Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

⁴⁰Бытовое обслуживание населения в СССР. Постановление ЦК КПСС и статистика. [Электронный ресурс] // URL: <http://statehistory.ru/1974/Bytovoe-obsluzhivanie-naseleniya-v-SSSR--Postanovlenie-TSK-KPSS-i-statistika/> (дата обращения: 05.04.2017)

проблему только за счет государственного и ведомственного жилищного строительства было весьма сложно. Поэтому по мере роста доходов и уровня благосостояния населения правительство вполне разумно предположило, что часть наиболее обеспеченных граждан способны выделять свои собственные средства на строительство жилья.

20 марта 1958 г. вышло постановление Совета Министров СССР «О жилищно-строительной и дачно-строительной кооперации». В нем говорилось о целесообразности более широкого развития жилищно-строительной кооперации (ЖСК). Предприятия и учреждения получили возможность создавать кооперативы для своих работников, для чего требовалось обращаться к исполкомам местных Советов народных депутатов. 24 сентября 1958 г. постановлением Совета Министров РСФСР был утвержден примерный устав жилищно-строительного кооператива⁴¹.

Главной трудностью при вступлении в жилищно-строительный кооператив для большинства населения были финансовые затруднения. Строительство велось на собственные средства ЖСК, который в последующем осуществлял хозяйственную эксплуатацию этих домов и управление ими. Кредитование строительной кооперации не допускалось. Члены кооператива обязаны были внести до начала строительства жилого дома денежные средства в размере полной стоимости строительства. Предприятие, заключившее договор подряда на строительство кооперативного дома, обязано было приступить к строительству лишь при условии внесения в банк всей суммы денег членами кооператива.

Нарушение устава членами кооператива (самовольные пристройки, переоборудование, неуплата расходов по эксплуатации дома и т.п.) служило основанием для исключения его из числа членов в том числе, если это нарушение являлось неоднократным или хотя и однократным, но при этом

⁴¹Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

грубым, злостным. К тому же строительные материалы для сооружения кооперативных домов отпускались не по оптовым, а по более высоким розничным ценам, что значительно удорожало сметную стоимость домов ЖСК по сравнению с государственным строительством. Тем самым, поначалу правовые нормы и экономические условия кооперативного строительства оставались неблагоприятными для его широкого развития. Поэтому кооперативное строительство после выхода постановления 1958 г. было незначительным, пайщиками ЖСК являлся преимущественно узкий круг высокопоставленных лиц⁴². Цены кооперативного строительства для рядового советского человека были высокими. Кооперативное строительство в основном развернулось в Москве и Ленинграде. К началу 1962 г. в стране насчитывалось всего 20 жилищно-строительных кооперативов, общая площадь жилых домов ЖСК составляла немногим более 300 тыс. кв. м.⁴³

Новый этап в развитии жилищно-строительной кооперации начался после того, как ЦК КПСС и Совет Министров СССР 1 июня 1962 г. приняли постановление «Об индивидуальном и кооперативном жилищном строительстве». Этим постановлением предусматривалось в ближайшие годы перейти от строительства в городах и поселках городского типа индивидуальных одноквартирных жилых домов к строительству с привлечением средств населения многоквартирных благоустроенных жилых домов. В постановлении было написано, что жилищно-строительные кооперативы в первую очередь необходимо создавать в столицах союзных и автономных республик, в краевых и областных центрах. Строительство жилых домов жилищно-строительными кооперативами должно осуществляться по действующим типовым проектам, сметная стоимость этих домов должна определяться по ценам, нормам и в порядке, установленном

⁴²Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

⁴³Бессонова О.Э. Жилье: Рынок и раздача. Новосибирск, 1993. С. 92

для государственного жилищного строительства. Члены жилищно-строительных кооперативов вносят денежные средства на строительство домов, исходя из указанной сметной стоимости. Строительство жилых домов ЖСК может осуществляться лишь после внесения кооперативом в банк собственных средств в размере не менее 40% стоимости дома и предоставлении кооперативу государственного кредита⁴⁴. Стройбанку СССР было предложено предоставлять ЖСК кредит на строительство жилых домов в размере до 60% сметной стоимости строительства на срок 10-15 лет с погашением его ежегодно равными долями.

Уже в 1963 г. в РСФСР число жилищно-строительных кооперативов достигло более одной тысячи, они объединили 102,1 тыс. чел. Кооперативы появились не только в Москве и Ленинграде, но и других городах - Куйбышеве, Ростове-на-Дону, Волгограде, Горьком, Рязани, Ярославле. За счет средств ЖСК в 1963 г. в РСФСР было введено в эксплуатацию жилых домов с общей площадью 1277 тыс. кв. м⁴⁵. Кооперативное строительство по стране только за период 1966 -1970 гг. составило 33,6 млн. кв. м., хотя в дальнейшем оно несколько снизилось. Его доля в 1976 – 1985 гг. составляла – 7% от общей вводимой в эксплуатацию жилой площади⁴⁶. Проектирование и строительство кооперативных жилых домов осуществлялись по государственному плану заказчиками на договорных началах с кооперативами. Они строились с помощью банковского кредита государственными организациями, а земельные участки под их застройку предоставлялись бесплатно. Стоимость кооперативных домов определялась по тем же расценкам и нормам, которые действовали для жилых зданий, возводимых за счет государственного бюджета. Порядок возведения кооперативных домов ни чем принципиально не отличался от

⁴⁴Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т.5. М., 1968. С.93

⁴⁵Народное хозяйство РСФСР в 1967 г. Стат. ежегодник. М., 1968. С. 367

⁴⁶Бессонова О.Э. Жилье: Рынок и раздача. С. 93

государственного строительства, различие сохранялось в источниках финансирования⁴⁷.

Жилищно-строительные кооперативы образовывались либо по территориальному, либо по производственному принципам. Территориальный принцип заключался в том, что ЖСК создавались при исполкомах местных Советов. В этом случае ЖСК объединял граждан по месту жительства. По производственному принципу жилищно-строительные кооперативы образовывались на предприятиях, в учреждениях или организациях тогда, когда объединиться в ЖСК изъявили желание рабочие, служащие данного предприятия⁴⁸.

В отдельных случаях разрешалось в кооперативы, создаваемые при предприятиях, принимать граждан, состоящих на учете в исполкоме местных Советов, при условии отсутствия ЖСК по их месту работы. Кроме того, если на предприятии, в организации или учреждении не хватало достаточного количества граждан, желающих вступить в кооператив, то несколько предприятий, учреждений, организаций, расположенных в одном населенном пункте, с разрешения исполкома районного или городского Совета могли организовывать для своих работников один кооператив⁴⁹.

Однако на практике такие «смешанные» кооперативы практически не создавались, поскольку это создавало дополнительные организационные хлопоты, и действовал либо территориальный, либо производственный принцип. Таким образом, изначально у работников небольших, мелких предприятий оказывалось меньше шансов обзавестись кооперативным жильем, поскольку только на крупном предприятии набиралось необходимое

⁴⁷Коростин С.А. Жилищная политика в России за последние сто лет. [Электронный ресурс] // URL: <http://naukovedenie.ru/PDF/104EVN215.pdf> (обращения:05.04.2017)

⁴⁸Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс . докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

⁴⁹Зубков Н.А., Индыченко С.П., Кучеренко И.Н. Организация кооперативного жилищного строительства. К., 1988. С. 9

количество желающих вступить в ЖСК.

Помимо постановления 1962 г., руководство страны предприняло очередные шаги с целью вовлечения населения в ЖСК – 19 ноября 1964 г. вышло постановление Совета министров СССР «О дальнейшем развитии кооперативного жилищного строительства», которым предусматривался ряд новых возможностей кооперативам. В частности, с 1 января 1965 г. жилищно-строительным кооперативам в ряде районов страны, включая Камчатскую, Магаданскую и Сахалинскую области, первоначальный взнос до начала строительства снижался до 30% стоимости дома⁵⁰.

Кроме того, согласно постановлению 1964 г. жилищно-строительные кооперативы уравнивались с государственным жилым фондом в отношении технического обслуживания уже заселенных домов. Ранее им самим приходилось решать эти проблемы. Теперь дома ЖСК обслуживались силами жилищно-эксплуатационных контор и домоуправлений местных Советов или предприятий⁵¹.

На начало 1980-х гг. в РСФСР 1075 жилищно-строительных кооперативов насчитывали 132 тыс. пайщиков. В ЖСК не были заинтересованы ни местные Советы народных депутатов, ни строительные организации, так как кооперативное строительство входило в противоречие с системой распределения жилья. Местные власти не проявляли особого интереса к возведению домов для ЖСК, поскольку от государственного жилья, независимо, кто был заказчиком (ведомство, предприятие), горисполкомы получали 10% жилой площади от общего количества введенной, а при строительстве кооперативного жилья они не получали ничего. К тому же за государственное жилье с горисполкомов строго спрашивали на всех уровнях, а за кооперативное строительство подобного

⁵⁰Постановление Совета Министров СССР 19 ноября 1964 г. О дальнейшем развитии кооперативного жилищного строительства // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 5. М., 1968. С.535

⁵¹Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

спроса не было. Многие объясняют и то обстоятельство, что в состав приемной комиссии кооперативного дома входили и члены правления ЖСК, которые, как правило, не принимали дом с недоделками. Дело тормозилось и из-за нежелания бюрократии дать людям возможность самим удовлетворять потребность в жилье. Ведь то обстоятельство, что жильё оставалось постоянным дефицитом, повышало его ценность как средство господства бюрократии над населением. Властям были не нужны самостоятельные, неподконтрольные жилищные кооперативы, способные независимо от государственных субсидий вести строительство и обеспечивать людей жильем, так как мешали формированию единого общегосударственного механизма «контроля-руководства» над людьми за счет наделения жилищем⁵².

Попытка оживить кооперативное строительство была предпринята в 1982 г., когда вышло Постановление Совета Министров СССР «О жилищно-строительной кооперации». Согласно Постановлению для членов жилищно-строительной кооперации предусматривался ряд новых льгот. Размер первого взноса на строительство квартиры снижался с 40% до 20-30% от его общей стоимости. С 15 до 25 лет увеличивались сроки погашения предоставляемого государством кредита, что значительно уменьшало ежегодные платежи на погашение ссуды⁵³. Руководству предприятий было разрешено предоставлять безвозмездную материальную помощь членам ЖСК на выплату первоначального взноса, если работник проработал безупречно на предприятии не менее пяти лет. Однако негативные тенденции в кооперативном строительстве, имевшие место ранее, не были преодолены. По-прежнему местная бюрократия и строители относились к домам ЖСК,

⁵²Горлов В.Н. Жилищное строительство в Москве как социокультурная проблема (1953 - 1991 гг.): Дисс. докт. ист. наук. М., 2005. С. 220

⁵³Власов С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук. Иркутск. 2014. С.134-249

как второстепенным объектам. Сроки строительства затягивались, средства, выделенные на кооперативное строительство, полностью не осваивались.

Следует отметить, что возможность решить жилищную проблему с использованием личных сбережений трудящихся посредством вступления в ЖСК означало неофициальное признание жилья товаром. Тем самым, здесь создавалось определенное неравенство в отношении одной из важнейших социальных норм, записанных в Конституции СССР – право на жилище. Для одних эта норма предусматривала возможность бесплатной реализации этого права, для других – фактически только платную.

Широкое привлечение к решению жилищной проблемы предприятий и ведомств, а также денежных средств населения позволило частично увеличить масштабы жилищного строительства. В целом по стране доля ЖСК в городском жилищном фонде составляла 5,2%.⁵⁴

В середине 1970 – х г. зарождается движение по созданию молодёжных жилых комплексов (МЖК). В тот момент существовала потребность в создании жилых домов с обслуживанием, которая и легла в основу распространения в стране МЖК. В 1970-е гг. состояние советской экономики не давало возможности массово инвестировать средства в строительство. Надо отдать должное властям, которые посчитали одним из реальных путей решения жилищной проблемы объединение частной инициативы граждан и финансовых ресурсов учреждений, на которых эти граждане работали. С одобрения советских властей граждане сами для себя строили дома с помощью государственной техники, материалов. МЖК состояли из жилых домов и объектов культурно-бытового, социального, спортивного назначения⁵⁵.

⁵⁴Смахтина Т. Жилищная проблема и ее решение в СССР // Наше благосостояние сегодня и завтра. М., 1988. С. 114

⁵⁵Горлов В.Н. Молодежные жилые комплексы в СССР - реальное достижение властей в 1970 -1980 годы// Вестник МГОУ. Серия: История и политические науки. 2016. № 5. С.110-116

В первую очередь МЖК необходимо рассматривать как политическое явление. Возникновение потребности в советском обществе в МЖК следует искать в сложности с получением жилья для молодых семей, что, естественно, сказывалось на текучести кадров. Строительство МЖК осуществляли сами будущие жильцы, которые не имели возможность получить от государства или от предприятия отдельную квартиру, или не желающие годами ждать своей очереди на жилье.

Главным отличием от традиционного государственного жилища был принцип создания МЖК, который заключался в непосредственном участии будущих жильцов в процессе проектирования, строительства и эксплуатации своего жилища. Идея МЖК была поддержана молодежью, так как для большинства из них возможность построить себе жилье собственными руками стала фактически единственным реальным путем улучшить жилищные условия. Самостоятельное решение жилищной проблемы молодыми семьями свели к минимуму участие государства в таком важном вопросе. МЖК нужны были гражданам, необходимы были и государству, поэтому данное молодежное движение получило довольно широкое распространение. Власть стремилась создать социально активную форму существования молодежи в районе проживания.

В 1980-е гг. идея молодежных жилых комплексов становится значительным явлением в советской архитектурной жизни. При МГК ВЛКСМ был образован оргкомитет МЖК, в который входили около 50 человек. Он занимался формированием коллективов МЖК и строительных отрядов⁵⁶. В состав первого московского МЖК в Хорошево-Мневниках входили здания на 2700 жителей, школа, спортклуб, детсад-ясли, молодежный клуб, клубы «Молодая семья» и «Хозяюшка»⁵⁷. МЖК могли

⁵⁶Приходько И.А., Силантьев А.Н. Молодежные жилые комплексы. Правовые вопросы. М.: Юрид. лит., 1988. С.303

⁵⁷Остерман Н., Петрушкова А. Жилой дом-комплекс с общественным обслуживанием // Архитектура СССР. 1965. № 7. С. 29–31

создаваться и за счет существующего жилого фонда в домах, включенных в план капитального ремонта с перепланировкой.

Совет Министров СССР 5 июля 1985 г. принял постановление «О дополнительных мерах по строительству молодежных жилых комплексов и кооперативных жилых домов для молодежи»⁵⁸, которое стимулировало развитие строительства МЖК по всей стране. Политбюро ЦК КПСС поддержало социальный эксперимент, ориентированный на активное включение будущих жильцов в строительство собственного жилища, на организацию молодежного коллектива по месту жительства.

Информация о строительстве многоэтажных панельных домов и расселении граждан в квартиры использовалась в качестве одного из центральных показателей эффективности работы советской власти. Градостроители демонстрировали функционерам макеты новых микрорайонов, представляя квартиру частицей всеобъемлющей системы.

В 1977 г., когда острый жилищный кризис миновал, право на жилье в СССР было закреплено конституционально. К концу 1970-х гг. примерно две трети городских семей в целом по стране занимали отдельные квартиры⁵⁹.

Таким образом, следует резюмировать, что за период с 1956 по 1985 гг. в СССР было построено около 290 млн. кв. м. общей площади, что составляет порядка 10% всего жилого фонда страны. Отдельные квартиры получили многие тысячи семей.

При Брежневе строительная отрасль достигла своего наибольшего расцвета. Если при прежних правителях в строительстве вынужденно доминировали политическая составляющая (сталинский монументализм) и социальная направленность (хрущевский минимализм), то брежневская эпоха характерна тем, что значительно возросшие темпы строительного

⁵⁸ Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Т. 16, Ч. I. М.: Политиздат, 1988. С.93-94

⁵⁹ Массовое жилищное строительство на современном этапе // Архитектура СССР. 1978. № 8. С. 3–13

производства давали людям не только квадратные метры собственного бесплатного жилья, но и обеспечивали его более высоким уровнем комфорта.

За всю историю существования СССР и современной России, в эпоху правления Брежнева строительная отрасль развивалась наиболее гармонично.

Не без исключений, но в целом, городской образ, созданный в 70-е–80-е годы, существует в большинстве городских образований на современном историческом этапе.

1.2 Предпосылки и условия создания Автозаводского района г. Тольятти: социально-экономический аспект

Ускоренная советская индустриализация стала первопричиной строительства поселений на территории СССР, градообразующей базой которых становились одно или несколько крупных предприятий одной отрасли. Во всем мире они назывались моногородами. Развитие гражданского машиностроения в СССР стало причиной появления таких городов, как Сталинград, Нижний Новгород, Тольятти, Набережные Челны и др. Если до середины 20-х годов XX века правительство пыталось восстановить старые производства, то с конца 20-х начинается эпоха пятилеток. На протяжении 30-х годов вырабатываются теоретические основы системы расселения, связанные с размещением производства, его организации. Послевоенный переизбыток рабочей силы и связанная с этим безработица позволяли беспрепятственно формировать промышленные узлы в любой точке страны. В связи с перемещением центров добывающей промышленности и энергетики все дальше на восток, а также освоением целинных земель Казахстана и Алтая количество городов в стране продолжало увеличиваться высокими темпами. Города появлялись со

скоростью 10 – 12 в год, что послужило причиной утечки «свободного» населения из села⁶⁰.

20 июля 1966 года вышло Постановление Центрального Комитета КПСС и Совета министров СССР о строительстве завода по производству легковых автомобилей⁶¹.

15 августа 1966 г. было подписано Генеральное соглашение между Министерством внешней торговли СССР и акционерным обществом «Фиат» о сотрудничестве в области разработки конструкции автомобиля, проекта автомобильного завода и его строительства в СССР, в городе Тольятти.

Город Тольятти был построен на Волге в районе Куйбышевской ГЭС имени В. И. Ленина, на базе Волжского завода легковых автомобилей по специальному решению правительства. В нем широко внедрялись новые градостроительные принципы строительства социалистических городов, применялись новые типы жилых и общественных зданий, проводилось экспериментальное строительство типов зданий, предназначенных для использования в будущем⁶². Тольятти должен был стать примером для широкого распространения всего прогрессивного, что появляется в строительной практике, в проектных и научно-исследовательских институтах страны⁶³.

Практически без промедления началось строительство завода⁶⁴. Оно велось быстрыми темпами, и спустя три с половиной года 19 апреля 1970 г. с

⁶⁰Солодилов М.В. Архитектурно-пространственная трансформация моногорода для преодоления кризисных явлений (на примере г.Тольятти). Дисс. на соиск. ученой степени кандидата архитектуры. Самара 2016. С. 45

⁶¹Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1.Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве завода по производству легковых автомобилей». 20 июня 1966 г.Л. 1- 2

⁶²Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 4. Протокол совместного совещания по рассмотрению вопросов строительства нового города Тольятти. 27 сентября 1966 г. Л. 18

⁶³Рубаненко, Б. Новый Тольятти. М. : Знание. 1971. С.21

⁶⁴Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1. Решение исполкома Куйбышевского областного Совета депутатов трудящихся «Об отводе и резервации земель под строительство завода по производству легковых автомобилей в городе Тольятти». 13 августа 1966 г. Л. 3-5

главного конвейера сошли первые шесть автомобилей ВАЗ-2101 – «Жигули»⁶⁵. Директивами XXIV съезда КПСС было предусмотрено увеличить к 1975 г. выпуск легковых автомобилей в 3,5—3,8 раза. Важную роль в решении этой задачи был призван сыграть Волжский автомобильный завод мощностью 600 тыс. легковых автомашин в год⁶⁶, строительство которого привело к созданию крупного современного города Тольятти. Проектная численность его населения должна была составить 350 тыс. человек, а вместе с существующей частью (бывший г. Ставрополь) — около 500 тыс. человек.

Анализ архивных данных позволяет выделить основные этапы создания Автозаводского района г. Тольятти:

1966-1967 гг. – этап проектирования Автозаводского района, расчет и согласование Генплана застройки.

1968-1969 гг. – начальный этап строительства Автозаводского района, происходит запуск строительных процессов, освоение новых технологий строительства, комплектация и обучение кадров.

1970-1975 гг. – этап активной работы по строительству жилья и социокультурных объектов.

1976-1982 гг. – происходит согласование III Генплана, он становится ориентиром для дальнейшего строительства Автозаводского района. Общая экономическая ситуация в СССР ухудшается, это в свою очередь влияет на развитие социальной политики. Темпы строительства в Тольятти снижаются.

Следует заметить, что данную периодизацию нужно считать условной, т. к. фактические сроки строительства отдельных объектов Автозаводского района г. Тольятти могли существенно отличаться от плановых временных рамок.

⁶⁵Овсянников В.П. Тольятти- город , устремленный в будущее//Школа университетской науки: парадигма развития. 2010. № 1 (1). том II. С.181-185

⁶⁶Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве завода по производству легковых автомобилей». 20 июня 1966 г. Л. 2

В 1967—1968 гг., в связи с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР о размещении и строительстве Волжского автомобильного завода, институтами ЦНИИЭП жилища и ЦНИИП градостроительства, был разработан генеральный план города Тольятти, определяющий его развитие, использование территории, планировку, застройку и благоустройство города на период в 25—30 лет, с детальной разработкой строительства на 1968—1972 гг.⁶⁷.

Основой градообразующей базы для развития г. Тольятти должен был служить ВАЗ — крупнейший в стране Волжский автомобильный завод. Раскинувшийся на огромной территории завод представлял собой самый сложный комплекс промышленных предприятий, рассчитанных на выпуск 600 тыс. легковых автомашин в год⁶⁸. Вместе с ТЭЦ, заводами стройиндустрии и другими сопутствующими объектами они составляли основу крупного промышленного района. Помимо этого, планом предусматривалось размещение здесь таких предприятий, как хлебозавод, молочный и мясоперерабатывающий заводы, ливзавод, завод шампанских вин и т. п. На перспективу в промышленном районе планировалось разместить кондитерскую и макаронную фабрики, мясокомбинат, отделочно-сборочную мебельную фабрику, базовые склады и другие объекты коммунального назначения. На территории коммунально-складской зоны были отведены площади под гаражи, автобусный и троллейбусный парки, комплексные службы эксплуатации всех элементов городского хозяйства. Предусматривался резерв для развития промышленных предприятий, в первую очередь для развития ВАЗа, который в будущем должен был значительно увеличить свою мощность.

На основании данных размещения и развития промышленных предприятий и других учреждений градообразующего характера была

⁶⁷Рубаненко, Б. Новый Тольятти. С.21

⁶⁸Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О строительстве завода по производству легковых автомобилей». 20 июня 1966 г. Л. 1

определена проектная численность населения, которая характеризовалась следующими цифрами (таблица 1):

Таблица 1

Проектная численность населения города Тольятти⁶⁹

Период (годы)	Градообразующие кадры города Тольятти (тыс.чел)	Общая численность г. Тольятти	в том числе население Автозаводского района
1968	57,1	187	0
1972	151	325	155
1975	248	390	230

Особое значение при разработке генерального плана города имели вопросы, связанные с размещением района первой очереди строительства. Необходимо было найти такое решение, которое позволило бы, не отдаляя жилье от Волжского автозавода, связать основную часть нового города с лесом и водохранилищем⁷⁰. При этом нужно было обеспечить достаточную компактность города и уже на первом этапе строительства получить законченное архитектурно-планировочное выражение всех его функциональных и эстетических потребностей. Генеральный план определил первую очередь строительства в 8 лет, вплоть до 1975 г. В то же время многие расчеты по новой части города необходимо было сделать на 1968—1972 гг. — период строительства и пуска Волжского автомобильного завода. Количественные параметры первой очереди строительства были определены исходя из потребностей Волжского автозавода и наличия строительной базы. Основываясь на этих данных, была выявлена необходимость создания к 1972 г. городского образования на 150—155 тыс. человек или возведения 1100 тыс. м² жилой площади с полным комплексом учреждений культурно-бытового обслуживания.

⁶⁹Рубаненко Б.Р. Новый Тольятти. С.25

⁷⁰ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 4. Протокол совместного совещания по рассмотрению вопросов строительства нового города Тольятти. 27 сентября 1966 г. Л. 18

23 августа 1967 года Москва одобрила проект генерального плана первой очереди строительства новой части Тольятти, разработанный ведущими научными и проектными организациями бывшего СССР в области градостроительства – ЦНИИП градостроительства и ЦНИИЭП жилища, генерального проектировщика (директор Б.Р. Рубаненко, руководитель группы авторского надзора Н.А. Дыховичная). Кроме двух ведущих институтов, в разработке генплана района участвовало свыше 20 крупнейших проектных организаций страны, среди них – ЦНИИЭП учебных заведений, ЦНИИЭП зрелищных зданий и спортивных сооружений и многие другие. В числе наиболее отличившихся московских проектировщиков - В.Б. Арцруни, А.Н. Белоконов, В.И. Блюменталь, Ю.А. Каныкин, Л.Б. Либерман, Г.А. Петров, М.К. Савельев, Ю.И. Эпельбауми многие другие⁷¹.

Автозаводский район возводился по непривычной для того времени системе – с опережением инженерной подготовки. В 1967 году была выдана документация по подземным сооружениям, и город практически начал строиться с «нулевой» отметки, как говорят архитекторы, с устройства инженерных коммуникаций: дорог, коллекторов, линий водоводов. В марте 1967 года стройуправление № 32 Спецстроя КГС начало строительство инженерных коммуникаций в новом жилом районе Тольятти – будущем Автограде⁷².

Масштаб Автозаводского района требовал отказа от применения стереотипных теорий городского строительства в СССР. Борис Рубаненко был противником импровизации и вместе со своей командой из Института жилища детально изучал особенности окружающей местности и существующий город. Учитывая личный и зарубежный опыт Б.Рубаненко тщательно занимался вопросами планирования будущего города. В его

⁷¹Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...». [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321>(Дата обращения:03.05.2017)

⁷²Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1а. Постановление Совета Министров СССР «О первоочередных мероприятиях по строительству Волжского автомобильного завода». 16 сентября 1966 г. Л. 3

команде для разработки проекта было 500 человек, они представляли все направления советской архитектуры. Борис Рубаненко имел серьезную поддержку со стороны Министерства энергетики, это помогло решить вопрос о строительстве в Тольятти железобетонного завода, с целью обеспечения строительными материалами.

В городе специально был построен завод панельного домостроения годовой мощностью 240 тыс. кв. м жилой площади. На его базе был создан ДСК-1, работавший на субподряде Куйбышевгидростроя, с годовой программой 300 тыс. кв. м жилья. Комбинат поставлял 5, 9 и 16-этажные дома из полносборных конструкций с высокой заводской готовностью. В общей сложности при строительстве ВАЗа и Автограда производительность бетонных и железобетонных заводов в Тольятти и Жигулёвске была доведена до 450 тыс. кубометров в год. Еще 350 тыс. кубометров бетона поставлялось с других предприятий страны⁷³.

Частично металлические конструкции были доставлены из Магнитогорска и Москвы по железной дороге. Еще при разработке генерального плана, была подготовлена вся необходима инфраструктура. К Тольятти подвели железнодорожную ветку⁷⁴ и появилась автомобильная дорога к Куйбышеву(Самаре)⁷⁵. Для подачи воды были созданы артезианские колодцы, которые в будущем стали использовать в городской сети. Следует отметить, что все это стало возможным только благодаря серьезной поддержке государства.

Смелым и даже гениальным шагом архитектора стало его решение построить новый город поблизости от старого, сохраняя лесной массив

⁷³Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...». [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321>(Дата обращения:03.05.2017)

⁷⁴Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1а. Постановление Совета Министров СССР «О первоочередных мероприятиях по строительству Волжского автомобильного завода». 16 сентября 1966 г. Л. 1об

⁷⁵ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1а. Постановление Совета Министров СССР «О первоочередных мероприятиях по строительству Волжского автомобильного завода». 16 сентября 1966 г. Л. 3об

между ними. С этой позиции лес, как экологически чистая зона, становился местом отдыха горожан, а также это позволяло сохранять нетронутой окружающую природу.

Борис Рубаненко очень профессионально и грамотно решил проблему промышленного загрязнения, отодвинув АвтоВАЗ от центра города. «В Генеральном плане было предусмотрено создание балансира между сетью автомобильных дорог и ближайшими пешеходными зонами. Большие проспекты были рассчитаны на большое количество автомобильного транспорта, в местах их пересечения были предусмотрены круглые площади»⁷⁶.

Проект застройки Автограда был не похож не только на уже построенные районы Тольятти, но и на другие города нашей страны. Его отличала квартальная планировка, строительство, как пятиэтажных, так и 12, 14, 16-этажных домов новых серий.

Жилой квартал – основная территориальная единица с населением 25 – 30 тысяч человек. В каждом квартале Автограда были спроектированы скверы и бульвары шириной около 100 метров, которые делили квартал на части.

Для максимального обеспечения социальными, культурными и бытовыми объектами предусматривались жилые здания со встроенно-пристроенными учреждениями обслуживания, что придавало городу цельность и выразительность.

Для удобства жителей, жилые кварталы находятся на пересечении пешеходных бульваров. Это решение должно было способствовать созданию условий для непрерывного движения транспорта для автомагистралей.

Основой строительства Нового города стало создание центра города крестообразной формы. «Вертикальная линия креста проходила от набережной до завода, а горизонтальная была вторичной осью, которая разграничивала жилые массивы. В этом городском пространстве

⁷⁶ Белла Ф. Тольятти, рождение нового города. Екатеринбург. TATLIN. 2014. С.102

разместились Парк Победы, спортивные сооружения, а на пересечении линии был устроен городской центр и построен Дворец Культура ВАЗа. Что касается жилых массивов, то они были разграничены проспектами, перпендикулярно или по диагонали, и разбиты на кварталы, в каждом из которых были школа и кинотеатр, торговый центр»⁷⁷.

Начало проектирования нового жилого района Тольятти (переименован из Ставрополя в 1964 г.) пришлось на 1967 г., строительство первой очереди охватывало 1968 – 1972 гг. Эпитеты, которыми награждали Автозаводский район г. Тольятти на рубеже 1960 – 1970-х гг. – «город будущего», «социалистический город нового типа»⁷⁸, «экспериментальный полигон»⁷⁹ и др.

К моменту начала проектирования ВАЗа и нового Автозаводского района Тольятти образ города близкого коммунистического завтра уже обрёл определённые очертания. Как и раньше, архитектуру вознесли на большую высоту, поскольку «она непосредственно участвует в создании материально-технической базы коммунистического общества и материальных условий развития коммунистических форм труда, быта и культуры, а также действенно способствует формированию идеологии человека коммунистического общества»⁸⁰. Поэтому город, одновременно существующий в настоящем и заключающий в себе образ будущего, становится главным ориентиром для градостроительного творчества.

По мнению Бурой И.В. «одномоментность» застройки большого жилого массива на месте, свободном от исторических реминисценций, провоцировала на создание в Тольятти целостного колористического

⁷⁷ Белла Ф. Тольятти, рождение нового города. С.102

⁷⁸ Рубаненко Б. Р. Новый Тольятти. С.28

⁷⁹ Журавлёв А. М. Архитектура городов советской России. Серия «Строительство и архитектура», вып. 7.

М.: Знание, 1984. С.26

⁸⁰ Творческая направленность советской архитектуры на современном этапе. М.: Госстрой, 1961. С.6

решения застройки, что должно было бы сделать город проводником определённых настроений и социальных ожиданий⁸¹.

Отличительной особенностью жилого комплекса Автограда стало его цветовое оформление: преобладание белого цвета, со светлыми или темными небольшими по размерам вставками. Нет сомнения в том, что образ «белого города» Тольятти являлся программным, поскольку был заложен в архитектурном решении на стадии проектирования Автозаводского района. Это подтверждают публикации зодчих, работавших над ним. «Колорит нового Тольятти светлый – это белый город, в который вкраплены отдельные зрительно активно звучащие комплексы зданий красного, жёлтого цвета»⁸².

Огромную роль в формировании «светлого» облика нового жилого района города Тольятти внесли новые материалы и технологии. Средства создания колористического образа города стали принципиально иными. Его источником в архитектуре и градостроительном пространстве теперь считали не цвет фасадной побелки, а современные строительные и отделочные материалы⁸³.

При внешнем облагораживании жилых домов использовали цветную глазурованную и метлахскую чехословацкую плитку. В отделке объектов соцкультбыта применялся гранит, мрамор, известняк, травертин, декоративная штукатурка. Цветовыми акцентами в пространстве города стали отдельные здания и их комплексы из жёлтого кирпича⁸⁴.

Проектирование и строительство нового жилого района в Тольятти в связи со строительством Волжского автомобильного завода (ВАЗ) являлось важным градостроительным проектом эпохи. При строительстве жилых

⁸¹Бурая И.В. Колористическое решение градостроительного пространства в эпоху советского модернизма (на примере г. Тольятти)// Международный научный журнал «Инновационная Наука».2017. № 2. С.227-232

⁸²Рубаненко Б. Р., Образцов А. С., Савельев М. К. Новый Тольятти. С.29

⁸³Бурая И.В. Колористическое решение градостроительного пространства в эпоху советского модернизма (на примере г. Тольятти)// Международный научный журнал «Инновационная Наука».2017. № 2. С.227-232

⁸⁴Там же. С.227-232

домов достаточно широко использовали алюминий, в виде балконных экранов, представлявших собой листы волнистого профиля с защитным декоративным покрытием (кварталы первой очереди строительства). Определённый вклад в формирование образа современного и «лёгкого» города внесло армированное стекло, которое в Тольятти применяли в торцовых ограждениях балконов, при остеклении дверей, ведущих к наружным эвакуационным лестницам шестнадцатиэтажных домов, с их выразительными, очень рельефными зигзагами на боковых фасадах⁸⁵.

Руководитель проекта Б.Р. Рубаненко считал, что «важным моментом в жизни квартала играет не только создающий уют внешний облик, но и комфортность в виде учета факторов микроклимата. Это требует создание полузамкнутого пространства от сильных южных и юго-западных ветров. Функцию противоветровых барьеров выполняют многоэтажные дома. Возведение их в широтном направлении создает полузамкнутые дворы, что спасает от сильных буранов зимой и суховеев летом»⁸⁶.

Большое внимание уделялось вопросам оптимального использования времени на дороге, «была тщательно изучена возможность разделения пространства на жилые зоны и различные зоны служб городского хозяйства. Благодаря четкому разделению пешеходных дорожек и транспортных путей, удалось создать такую окружающую среду, которая не только поглощала шум и звуки, но и имела благоприятный внешний вид»⁸⁷. Посадки густых рядов деревьев вдоль городских границ, должны были служить преградой от зимних ветров и создавать приятную прохладу летом.

Автозаводский район должен был стать частью большого Тольятти. Со старой частью города его должны были соединять три дороги, проложенные через лесной массив - Северная, Южная и Лесная. Когда рассчитывался Генплан «большого Тольятти» архитекторы и проектировщики

⁸⁵Там же. С.227-232

⁸⁶Рубаненко, Б. Новый Тольятти. С.31

⁸⁷Белла Ф. Тольятти, рождение нового города. С.111

рассчитывали, что его население к 1975 году составит примерно 300 тысяч человек, однако позднее сделали поправки на количество 400 тысяч человек⁸⁸, что в свою очередь натолкнуло на мысль о развитии города на запад в сторону Ягодинского леса, который станет впоследствии лесопарковой зоной.

Возведение новой части города поручили коллективам управлений строительства «Жилстрой»-1,2,3, «Отделстрою», «Спецжилстрою» КГС⁸⁹, а созданием и разработкой проекта нового жилого района занимались ведущие научные и проектные организации СССР в области градостроительства – ЦНИИП градостроительства и ЦНИИЭП жилища, под руководством Б.Р. Рубаненко⁹⁰. С 1969 года он стал заслуженным архитектором РСФСР. А за проект новой части г. Тольятти в 1973 году был удостоен Государственной премии СССР.

Строительство автозавода привлекло на Куйбышевгидрострой очень большое пополнение⁹¹. Сюда прибывали юноши и девушки по комсомольском путевкам, выпускники профессионально-технических училищ, демобилизованные воины⁹². Строительство автозавода и Нового города, Автограда (так стали называть ту часть Тольятти, где расположилась стройплощадка будущего автогиганта и возводилась инфраструктура города, обеспечивающая комфортное проживание строителей) можно по праву

⁸⁸Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 4. Записка председателю государственного комитета по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР М.В. Посохину о разработке генерального плана города Тольятти. 23 ноября 1966 г. Л. 16

⁸⁹Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 8. Приказ начальника управления строительства «Куйбышевгидрострой» «О распределении строительных объектов Волжского автомобильного завода между строительными организациями». 8 октября 1966 г. Л.1-3

⁹⁰Созидатели : строительный комплекс Ставрополя-Тольятти, 1950-2000 / под общ. ред. С.Г. Мельника.Тольятти: Этажи-М, 2003.С.72

⁹¹Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1а. Постановление Совета Министров СССР «О первоочередных мероприятиях по строительству Волжского автомобильного завода». 16 сентября 1966 г. Л. 4

⁹²Фролов Н. Судьба доброго почина//За коммунизм.1971. 19 января

считать молодежной стройкой⁹³. Средний возраст тольяттинцев был 24 года. Со строительством автозавода начинается стремительный рост населения города. В январе 1967 г. оно составило 150 тыс. человек, что на 12 тысяч человек больше предыдущего. 1 января 1973 г. в Тольятти проживает уже 378 тыс. человек, и население продолжает расти еще более высокими темпами. В общей сложности на строительстве работало 63–65 тыс. человек из 58 областей и краев страны⁹⁴.

13 мая 1969 г. в новом районе Тольятти был заселен первый дом, а 14 апреля 1972 г. в Автозаводском районе уже зарегистрирован 100-тысячный житель. Возводились 5, 9, 12 и 16-этажные дома, многоэтажные общежития, детские дошкольные учреждения, школы, объекты здравоохранения, торговые центры и т. д.⁹⁵.

Была запущена масштабная стройка. «Земля буквально дрожала под ногами от мощной техники», – вспоминают строители. Работали шесть дней в неделю по две смены. Особенно любили тогда песенку «За день ровно на этаж подрастает город наш». Так и было – дома поднимали этажи, словно по мановению волшебной палочки. И только строители знают, чего это стоило – не прерывать слаженной работы ни на минуту – и в 30 градусную жару, и в лютый мороз⁹⁶.

Автоград рос стремительно. В начале 1970-го каждый тысячный житель Советского Союза был прописан в Тольятти. В том числе, 18 тысяч человек – в новых кварталах города. «К 1 января 1970 года количество учащихся в различных учебных заведениях нашего города составило 51565

⁹³Овсянников В.П. Тольятти- город , устремленный в будущее//Школа университетской науки: парадигма развития. 2010. № 1 (1). том II. С.181-185

⁹⁴Созидатели : строительный комплекс Ставрополя-Тольятти, 1950-2000 / под общ. ред. С.Г. Мельника. С.2

⁹⁵Овсянников В.П. Тольятти- город , устремленный в будущее//Школа университетской науки: парадигма развития. 2010. № 1 (1). том II. С.181-185

⁹⁶За день ровно на этаж подрастает город наш. ФОТОвзгляд на Тольятти. [Электронный ресурс] // URL: <http://saufaus.ru/2012/11/za-den-rovno-na-etazh-podрастаet-gorod-nash/> (дата обращения:11.04.2017)

человек. Созданный в 1967 году Тольяттинский политехнический институт,⁹⁷ насчитывал уже 4945 студентов. 3680 учащихся занимались в пяти техникумах города: политехническом, химико-технологическом, торговом, речном и вечернем электротехническом. В педагогическом и торгово-кулинарном училищах — 821 учащийся, 847 учащихся — в трех городских музыкальных школах, В городских профессионально-технических училищах занимаются 4106 человек. 34008 учеников в тридцати общеобразовательных школах и 3158 учеников — в школах рабочей молодежи. Каждый пятый житель нашего города — школьник, учащийся, студент. Только библиотеки общеобразовательных школ и школ рабочей молодежи предлагают своим читателям 222000 книг. В юбилейном, 1970 году намечается дальнейший рост народного просвещения в нашем городе. Увеличится число студентов и учащихся в институте, техникумах, специализированных училищах. Войдут в строй еще четыре школы. Число учеников общеобразовательных школ возрастет до 39000»⁹⁸.

По темпам роста Тольятти уступал только Братску. 14 апреля 1972 года начальник паспортного стола бурно строящегося Автограда сообщил о регистрации 100-тысячного жителя нового района. Тем временем на окраине Автозаводского района полным ходом шло строительство Медгородка, и 1 апреля 1974 года здесь открылось родильное отделение. В июле 1976 года было зарегистрировано рождение 200 тысячного жителя Автограда, в феврале 1978 года - 500-тысячного, а в октябре 1984 года – 600-тысячного тольяттинца⁹⁹.

⁹⁷ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1а. Постановление Совета Министров СССР «О первоочередных мероприятиях по строительству Волжского автомобильного завода». 16 сентября 1966 г. Л. 5

⁹⁸ Развитие просвещения в Тольятти // За коммунизм. 1970. 10 февраля

⁹⁹ Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 55. Город на вырост. [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=68033> (Дата обращения: 04.05.2017)

Последним шагом в формировании города в административном плане, определившем его современный облик, было образование трех районов¹⁰⁰: Центрального, Комсомольского и Автозаводского в марте 1972 года¹⁰¹. К тому же коренным образом изменилось положение Автограда. С этого момента он приобрел статус самостоятельного района с характерной для него управленческой структурой.

Следует добавить, что на начальном этапе строительства реализация проекта застройки Автозаводского района города Тольятти испытывала определенные затруднения.

Согласно плану жилой застройки, в 1968 году в новой части города Тольятти должно было быть сдано в эксплуатацию 200 тыс. кв. м. жилья, однако не было сдано в эксплуатацию ни одного квадратного метра жилой площади, не появился ни один объект культурно-бытового назначения, торговли, общественного питания и здравоохранения. Срыв графика ввода жилья в эксплуатацию напрямую влиял на строительство Волжского автозавода. Существовало несколько причин, которые, так или иначе, влияли на ход строительства Автозаводского района¹⁰².

Одной из важнейших причин стала диспропорция между объёмами возведения промышленных и городских объектов, на промышленные объекты всегда направляли большую часть трудовых ресурсов. На строительных площадках новой части города Тольятти, согласно плану, должно было трудиться в 1969 году более 18 тыс. человек, действительная численность того времени составляла 6 тыс. человек. Ощущался острый

¹⁰⁰Указ Президиума Верховного Совета об образовании Автозаводского, Комсомольского и Центрального районов в городе Тольятти Куйбышевской области // Волжская коммуна. 1972. 5 апреля

¹⁰¹Кашунин Б. С. Три района г. Тольятти // Волжская коммуна. 1972. 5 апреля

¹⁰²Бурая И.В. Проект постановления совета министров СССР О строительстве новой части Тольятти: к вопросу О значении поволжского Автограда в развитии отечественного градостроительства 1960 – 1970-х гг.//Международный научный журнал «Инновационная наука».2016. № 1. С.242-247

дефицит высококвалифицированных рабочих – отделочников, монтажников и инженерно-технических работников¹⁰³.

Другой причиной отставания от графика стало слабое развитие строительно-индустриальной базы. Производственные мощности цеха крупнопанельного домостроения не могли обеспечить нужды строителей. Задержка монтажа второй очереди комбината фактически остановила выпуск домов повышенной этажности. Возникли сложности с расширением цеха крупнопанельного домостроения на Тольяттинском заводе железобетонных изделий, мощность которого наметили увеличить с 35 до 50 тыс. кв. м жилой площади. Цех продолжал выпускать дома для строительства в существующей части города по устаревшим проектам.

Не всегда организация работ по строительству была на должном уровне, например, не совсем удачно на начальном этапе был внедрен поточный метод строительства в ДСК -1. Из архивных материалов можно узнать о некоторых причинах срыва. Начальник СУ-27 Домостроительного комбината Г.Поляков рассказывает: «Сущность поточного способа состоит, как известно, в том, что изделия с панелевоза непосредственно подаются к месту монтажа, минуя приобъектный склад. Это требует исключительной точности в работе транспортных средств и неукоснительного соблюдения графика на всех этапах технологического процесса - приготовлении деталей и их транспортировке, при их монтаже. Однако, не была налажена работа на выпуске продукции Левобережного завода железобетонных изделий, существовали транспортные проблемы. Лихорадили нашу работу частые коррективы, что вносили в технологическую схему последовательности монтажа сотрудники филиала «Энергожилиндустропроект», а также огрехи работников завода при маркировке деталей»¹⁰⁴.

¹⁰³Буряя И.В. Проект постановления совета министров СССР О строительстве новой части Тольятти: к вопросу О значении поволжского Автограда в развитии отечественного градостроительства 1960 – 1970-х гг//Международный научный журнал «Инновационная наука».2016. № 1. С.242-247

¹⁰⁴Предусмотреть необходимо все //За коммунизм. 1971г. 22 декабря

Организация строительства города находилась на низком уровне и не отвечала поставленным задачам выполнения в короткие сроки большого объёма строительно-монтажных работ. При этом создание города на высоком градостроительном и архитектурном уровне требовало выполнения разнообразных высококвалифицированных работ по сооружению жилых домов, школ, больниц, учреждений торговли, культуры, спорта, объектов благоустройства и наружного оформления, имеющих свою специфику, существенно отличающуюся от промышленного строительства.

Не было сформирована и укомплектована должным образом Архитектурно-планировочная служба города.

Направленные в соответствии с решением Президиума Совета Министров СССР от 4 сентября 1968 г. (протокол № 27) в распоряжение Минэнерго СССР для строительства новой части города 5 тысяч рабочих были использованы «не по назначению». «Поступающие для строительства города материалы и механизмы используются Куйбышевгидростроем в ряде случаев для производства работ на заводе, что создаёт вынужденные простои и снижает темпы строительства города».

Неудовлетворительное выполнение Постановления Совета Министров СССР № 909 от 3 октября 1967 г. «О мероприятиях по обеспечению комплексного строительства новой части г. Тольятти» стало причиной появления проекта Постановления Совета Министров СССР «О мерах по ускорению строительства новой части г. Тольятти и объектов промышленно-коммунальной зоны» (1969 г.).

Предметом особой заботы государственных органов управления было обеспечение высоких эстетических качеств городской среды Автозаводского района. Кроме обеспечения изготовления в 1969 – 1972 гг. высококачественной встроенной мебели, изделий и оборудования для торговых и культурно-просветительных, лечебных зданий новой части г. Тольятти Госплану СССР и Министерству внешней торговли предписано

обеспечить поставки импортной мебели и оборудования для объектов культуры и спорта¹⁰⁵.

Для повышения идейно – художественного уровня архитектуры новой части города Тольятти в срочном порядке требовалось организовать в 1969 – 1970 гг. проектирование монументальных, декоративных скульптур и других произведений монументально- декоративного искусства, а Министерству культуры СССР в 1970 – 1972 гг. организовать выполнение их на комбинатах декоративно-прикладного искусства министерства и Художественного фонда СССР.

Художественно - образной организации нового района придавалось огромное значение. В своей брошюре «Новый Тольятти» народный архитектор Б.Р. Рубаненко писал: «Пластическая образная характеристика отдельных фрагментов города на всех уровнях городского организма должна раскрываться и художественно-пластическим строем самой застройки, средствами архитектуры и в синтезе с монументальным и декоративным искусством...Впервые такой проект был разработан и сейчас планомерно реализуется при строительстве города Тольятти»¹⁰⁶. Архитекторы и художники-монументалисты называли создание в сжатый «спрессованный» период «художественно-композиционного, образного решения облика нового города ...сверхзадачей»¹⁰⁷.

В проекте Постановления Совета Министров СССР содержатся указания на необходимость «разработать и утвердить в 1969 г. единый идейно-тематический план монументально-декоративного оформления города»; Государственному комитету по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР надлежало обеспечить разработку в 1970 –

¹⁰⁵Бурая И.В. Проект постановления совета министров СССР О строительстве новой части Тольятти: к вопросу О значении поволжского Автограда в развитии отечественного градостроительства 1960 – 1970-х гг//Международный научный журнал «Инновационная наука».2016. № 1. С.242-247

¹⁰⁶Рубаненко Б.Р.Новый Тольятти. С.39

¹⁰⁷Рубаненко Б.Р.Образная организация пространства нового города// Искусство.1983. № 1.

1971 гг. проектной документации по световому оформлению и рекламе новой части г. Тольятти и промышленно-коммунальной зоны, а Мосгорисполкому в 1971 – 1972 гг. выполнить эти работы.

Проект по возведению Автозаводского района города Тольятти имел особый статус в развитии советского градостроительства. В октябре 1977 г. в Тольятти состоялось Всесоюзное научно-техническое совещание «Современные проблемы улучшения качества планировки и застройки новых городов». В большинстве тезисов, подготовленных к нему, содержались указания на то, что опыт проектирования Тольятти и появившегося вслед за ним г. Набережные Челны (с использованием тольяттинских наработок) служил ориентиром при решении задач по проектированию многих городов страны.

Автозаводский район города Тольятти занимал особое место в российской архитектурно-градостроительной истории 1960 – 1970-х гг.

Таким образом, можно сделать вывод, что завод и Автозаводский район должны были стать символом достижений советского градостроительства и архитектуры, которые в хрущёвскую эпоху, пережили очередной резкий поворот в своём развитии. Это было время поиска современных планировочных и архитектурных решений, нового образа города в целом, активного изучения зарубежного опыта, насколько это позволяла политическая система того времени.

Тольятти, особенно его новая часть, должна была стать примером быстрого роста крупного города, строящегося на основе учета всего комплекса социальных, экономических, санитарно-гигиенических, технико-строительных и эстетических требований, предъявляемых к современному социалистическому городу. Комплексное решение этих вопросов обеспечивало наилучшие условия труда, быта и отдыха трудящихся и позволяло провести ряд мероприятий, в результате осуществления которых город Тольятти должен был стать в ближайшие годы одним из самых благоустроенных и образцовых городов страны.

**ГЛАВА II. ЭТАПЫ И ОСОБЕННОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖИЛЬЯ И
ОБЪЕКТОВ СОЦКУЛЬТБЫТА АВТОЗАВОДСКОГО РАЙОНА Г.
ТОЛЬЯТТИ**

2.1 Жилищное строительство в Автозаводском районе г. Тольятти

Генеральный план застройки г. Тольятти предусматривал создание наиболее благоприятной жилой среды — использование прогрессивных нормативов по планировке и застройке жилых массивов, оптимальной этажности и плотности жилищного строительства с учетом природно-климатических условий районов застройки. При этом имелось в виду непрерывное повышение нормы обеспечения населения жильем¹⁰⁸.

Основной структурной единицей города должен был стать жилой район, размещаемый на территории 80—90 га с населением 25—30 тыс. человек. На межмагистральной территории, занятой жилым районом, располагалось два микрорайона на 12—15 тыс. человек каждый с полным комплексом всех видов повседневного обслуживания, с зелеными выходами, связывающими микрорайоны с широкими бульварами районного значения. Шесть таких жилых районов, расположенных около зеленых эспланад, и образовывали городской район¹⁰⁹.

Согласно плану, территория застраивалась в основном 5—9-этажными домами, при этом плотность-брутто равна 3600—3800 м²/га. В результате экономического и градостроительного анализа было установлено следующее соотношение жилых домов по этажности: 5-этажные дома — 75%. 9—12-этажные — 20% и 16-этажные дома — 5%. Такое соотношение обеспечивало значительное сокращение территории при удорожании строительства в пределах 0,1—1,5% по сравнению с пятиэтажной застройкой. С учетом же эксплуатационных расходов (при сроке окупаемости капитальных вложений в 10 лет) и затрат на изъятие пахотных земель применение зданий повышенной этажности вообще не приводит к удорожанию строительства¹¹⁰.

¹⁰⁸ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 4. Записка председателю государственного комитета по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР М.В. Посохину о разработке генерального плана города Тольятти. 23 ноября 1966 г. Л. 17

¹⁰⁹ Рубаненко, Б. Новый Тольятти. С. 42

¹¹⁰ Рубаненко, Б. Новый Тольятти. С. 42

Жилые районы планировались и застраивались на основе следующих принципов¹¹¹:

- жилой район формируется на межмагистральной территории с полным исключением пересечения внутрирайонных пешеходных связей с автомобильным транспортом;
- структурная основа территории — широкий озелененный бульвар, трассируемый по основным пешеходным путям подхода к общественным центрам районного и городского значения;
- территория жилого района делится на два микрорайона, связанных с остановками общественного транспорта и бульваром районного значения;
- общественные центры обслуживания микрорайонного и районного значения размещены у остановок общественного транспорта, с учетом основных структурных связей жилого района;
- застройка ведется на основе массового индустриального домостроения, домами различной этажности, с полным комплексом учреждений обслуживания, инженерного оборудования и внешнего благоустройства;
- принципы застройки основываются на учете факторов микроклимата, что требует создания полузамкнутых дворовых пространств, хорошо защищенных от сильных южных и юго-западных ветров; композиционное построение застройки отражает внутреннюю структуру жилого района и его окружение.

Первый микрорайон формировался 9-этажными крупнопанельными жилыми домами, образующими замкнутое пространство трех жилых групп, хорошо защищенное от сильных южных и юго-западных ветров. Строгая геометрия 9-этажных домов поддерживалась 16-этажными односекционными домами, расположенными на выходе из жилых групп и подчеркивающими направление жилой застройки к общегородскому центру. Вместе с детскими учреждениями и школами, размещенными между жилыми группами,

¹¹¹ Там же. С. 42

имеющими озелененные дворы и благоустроенные детские площадки, застройка формировала компактное пятно микрорайона, хорошо контрастирующее с широкими пространствами зеленых эспланад общегородского центра¹¹².

Объемно-пространственное решение второго микрорайона строилось на фоне трех протяженных 9-этажных жилых домов, ориентированных на бульвар районного значения. Сочетание таких домов (длиной 370 м) со «скобками» 5-этажной застройки, поддержанными 12-этажными башнями, создавало выразительное композиционное построение жилой группы¹¹³.

Для застройки применялись типовые жилые дома в 5, 9, 12 и 16 этажей с благоустроенными квартирами (улучшенной планировки и повышенного уровня оборудования), рассчитанными на заселение семьями различного состава. Одновременно такие дома позволяли более интересно решать объемно-пространственную композицию жилого района. Жилые дома в основном полносборные, крупнопанельные, с высокой степенью заводской готовности, частично - с кирпичными стенами и индустриальными крупнопанельными перекрытиями. Принятые типы конструкций обеспечивали хорошую звуко- и теплоизоляцию помещений в соответствии с современными требованиями.

Основной этап строительства в Автозаводском районе города Тольятти пришелся на 1968 - 1973 годы. Положительный результат был достигнут в первую очередь, благодаря системе строгого планирования и использование системы сборного строительства домов. Архитектор Борис Рубаненко «детально продумывал конструкцию здания – от панелей фасадов до размеров площади квартир различного типа, думал об устройстве кухни и санитарных узлов»¹¹⁴.

¹¹²Рубаненко, Б. Новый Тольятти. С.42

¹¹³ Там же. С. 51

¹¹⁴ Белла Ф. Тольятти, рождение нового города. С.105

Исключительно для Тольятти, Институт Жилища под руководством архитектора разработал несколько экспериментальных проектов. Чтобы избежать монотонности, было четко продумано размещение здания в городском пространстве. Широкое применение нашли серия 1-464 ДТ, которая применялась для строительства 5-ти и 9-тиэтажных домов. Серия П-60 использовалась для строительства 16 – этажных зданий, и удачно вписывалась в контуры бульваров. Наибольшее распространение получили серии домов 121-Т с вариантами на 36 и 68 квартир.

Чтобы избежать монотонности и однообразия архитектор принял решение разнообразить отделку фасадов домов. В городском пейзаже появились здания с красивой кирпичной кладкой, высотные дома-башни из бетона и дома средней этажности, возводимые из панелей, покрытых мелкой керамической плиткой бледно-голубого цвета. Большое внимание архитекторы уделяли вопросам жизненного комфорта.

По мнению Бориса Рубаненко, Тольятти должен был стать одним из самых комфортных городов для проживания, именно по его инициативе в Тольятти были установлены нормы 12 м² площади на человека, в домах, имеющих этажность выше четырех¹¹⁵.

Таблица 2

**Основные показатели для разработки Генерального плана
г.Тольятти¹¹⁶**

	ед.изм.	1966г.	1970г.	1975г.	Расчетный срок Генплана
Средняя расчетная норма обеспеченности жилой площади (для расчета территории)	кв.м на одного жителя	-	7	9	12

¹¹⁵Там же. С.107

¹¹⁶ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 4. Записка председателю государственного комитета по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР М.В. Посохину о разработке генерального плана города Тольятти. 23 ноября 1966 г. Л. 17

Также было пересмотрено пропорциональное соотношение квартир в сторону увеличения норм.

В таблице приведены фактические данные построенного жилья, из которых видно, что архитектор активно стремился ликвидировать проблему нехватки жилья и обеспечить комфортные условия жизни людей, когда каждый человек имеет в своем распоряжении отдельную комнату¹¹⁷.

Таблица 3

Доля 1, 2, 3 , 4-х комнатных квартир в общем количестве построенного жилья в Автозаводском районе Тольятти (70 – 80- е годы XXвека)¹¹⁸

Количество комнат в квартире	Доля от общего числа квартир (%)
1- комнатные (семья из 2 человек)	21%
2 –комнатные(семья из 3 человек)	36%
3–комнатные (семья из 4 человек)	33%
4 – комнатные(более 4 человек)	10%

Внутреннее устройство квартир, по замыслу архитектора, полностью соответствовало условиям того времени. Квартиры имели встроенную мебель, современные модели сантехнического оборудования, уделялось особое внимание качеству оконных и дверных проемов. Улучшался внешний вид подъездов, лестничных клеток и коридоров. В связи с массовым строительством высотных домов, начинают активно использовать лифты. Жилую застройку составляли дома самой разной конфигурации и высоты¹¹⁹.

Первые кварталы были застроены в основном пятиэтажными домами. Затем основными стали 9 – ти этажные дома, которые дополнялись 12-ти и 16-ти этажные. Девятиэтажные панельные дома оборудовались лифтами,

¹¹⁷ Белла Ф. Тольятти, рождение нового города. С.107

¹¹⁸ Там же.

¹¹⁹ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 4. Протокол совместного совещания по рассмотрению вопросов строительства нового города Тольятти. 27 сентября 1966 г. Л. 21

мусоропроводами. Для благоустройства квартир применяли встроенную мебель, электрические плиты. Автоград был вторым в Советском Союзе после Зеленограда городом, где дома подготавливали под электроплиты.

Постановлением правительства при строительстве Автограда было разрешено применение не только типовых, но и экспериментальных и индивидуальных проектов жилых и общественных зданий¹²⁰, а также повышенных норм отделки квартир и благоустройства в кварталах – не случайно в составе ВАЗа было создано управление по озеленению. В проекте, наряду с пятиэтажками, были заложены 12, 14, 16-этажные «небоскрёбы», в том числе новых серий 11-60, П-57, 1-51-Б, 1149-Д. Всё это разительно отличало Автоград от уже построенных районов Тольятти, да и от других городов страны¹²¹.

В 1967 году улиц как таковых ещё не было, но они уже получили имена. 10 августа 1967 года, ещё до утверждения генплана, решением Тольяттинского городского Совета народных депутатов первым четырём улицам нового района были присвоены имена Свердлова, Дзержинского и названия Революционная, Юбилейная, в 1971 году получили названия Московский проспект и Приморский бульвар.

Строительство новой части города началось в октябре 1967 года. 31 октября 1967 года бригада В. Павлова из строительного управления (СУ-101) «Спецжилстроя» уложила первые бетонные блоки в основание первого дома со строительным индексом 1-Д (ныне это дом по ул. Свердлова, 37) в первом квартале будущего Автозаводского района города Тольятти. В фундамент дома была заложена капсула с посланием к жителям города 2017 года¹²².

¹²⁰Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-352. Оп. 1. Д. 1а. Постановление Совета Министров СССР «О первоочередных мероприятиях по строительству Волжского автомобильного завода». 16 сентября 1966 г. Л. 2об

¹²¹Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...» [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321> (Дата обращения: 03.05.2017)

¹²²На Волне Памяти: История Волжского Автомобильного в документах и фотографиях: кн. 1 / ред.-сост. А. Шаврин. Тольятти: Лит.-изд. группа АО «АВТО-ВАЗ», 2001. С. 47

Капсула для письма была по заказу горкома партии выточена на заводе «Волгоцеммаш». Кто конкретно писал текст послания потомкам, сейчас уже и не помнят. Но все были согласны с тем, что нужно строить образцовый город, удобный для работы и жизни.

«В ту осень было очень жарко, – вспоминает Александр Филиппов, заложивший первый блок в фундамент дома. – Людей специально привезли на автобусах, потому что тогда здесь ничего не было – поле вокруг и огромные кучи земли. При установке первого блока люди стали бросать в котлован монеты на счастье. Много накидали, так всем хотелось жить счастливо. А когда мы установили второй фундаментный блок, то между ними заложили капсулу с письмом потомкам в 2017 год. Текст этот помню хорошо: «Мы, строители «Куйбышевгидростроя», обязуемся построить современный город, с широкими проспектами, магазинами, объектами соцкультбыта, стадионами»¹²³. В мае 1969 года в новом районе Тольятти был заселен первый дом (Дзержинского, 63). А к началу 1970 года в новом городе было построено 213 тыс. кв. м жилья¹²⁴.

Здесь, как и на сооружении автогиганта, рождались трудовые почины. Так, в 1970 году бригады Александра Шторма (Жилстрой-2) и Алексея Поповича (Жилстрой-3) первыми среди строителей Куйбышевгидростроя внедрили в строительстве жилья метод Н. Злобина – бригадный подряд. Комплексные бригады численностью 70-80 человек сдавали дома, школы и детские сады под ключ, при этом на 27-30% сокращались сроки строительства, на 4-5% – сметная стоимость работ. Бригадный подряд впоследствии получил развитие как поточный бригадный подряд, или рабочая эстафета.

¹²³За день ровно на этаж подрастает город наш. ФОТОвзгляд на Тольятти. [Электронный ресурс] // URL: <http://saufaus.ru/2012/11/za-den-rovno-na-etazh-podрастаet-gorod-nash/> (дата обращения: 11.04.2017)

¹²⁴Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...». [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321> (Дата обращения: 03.05.2017)

В конце 1970 года на Левобережном заводе железобетонных изделий был введен в действие новый цех для выпуска керамзито-бетонных плит раздельного пола для домов серии 1-464-ДТ, возводимых в новой части города¹²⁵.

В строительстве Автограда принимали участие не только местные организации. «Свыше тысячи тружеников управления строительства Главмосстроя приехали на Волгу возводить новый жилой массив Тольятти. Они щедро делятся своим богатым опытом с куйбышевгидростроевцами, показывают образцы высокопроизводительного труда. Коллективу управления Главмосстроя в г. Тольятти было поручено построить и ввести в эксплуатацию в минувшем году для Волжского автозавода 50 тысяч квадратных метров жилой площадей. Коллектив управления Главмосстроя успешно справился с боевой программой второго полугодия четвертого года пятилетки - в декабре 1969 года в автозаводской части города введена в строй 51 тысяча квадратных метров жилья с оценкой «хорошо»¹²⁶.

«Более тысячи двухсот москвичей работают на возведении жилья для Волжского автозавода. План 1970 года — сто тысяч квадратных метров, но домостроители рассчитывают перекрыть его. В квартале №7 завершается монтаж девятиэтажных корпусов № 2 и 2-А площадью 7300 квадратных метров. До уровня седьмого этажа поднялись корпуса № 4, 4-А, 5 и 5-А квартала №9, растут корпуса 6-3 и 6-3-А площадью около 7 тысяч квадратных метров. Строители, несмотря на трудные погодные условия, упорно выдерживают свой темп: этаж за три — три с половиной дня»¹²⁷.

Столичными строителями был полностью построен 7 квартал, получивший затем в просторечье название «Московский». «Исполком городского Совета депутатов трудящихся принял решение: в честь строителей города Москвы, оказывающих большую помощь в возведении

¹²⁵ Аркадьев Л. Пробное бетонирование // За коммунизм. 1971. 19 января

¹²⁶ Большое спасибо москвичам // За коммунизм. 1970. 7 февраля

¹²⁷ Степанова З. Московский темп // За коммунизм. 1970. 10 февраля

жилых домов для Волжского автозавода, назвать улицу, проходящую по Западной дороге параллельно улице Революционной в новой части Тольятти - Московским проспектом. Тысячи семей тольяттинцев справят скоро новоселье в домах, возводимых на этом проспекте посланцами столицы»¹²⁸. К осени 1972 года только строители Главмосстроя под руководством А.М. Скегина возвели в Тольятти 327 тыс. кв. м благоустроенного жилья – более 10 тысяч квартир для коллектива ВАЗа.

Из за недостатка рабочей силы, к строительству и отделке жилых домов Автограда активно привлекались строители из других областей и даже республик. Привлечение субподрядных организаций не всегда приносило положительный результат. Например, строительство дома со строительным индексом 1-К началось в июне 1970 года, «уже в июле монтажники Минтяжстроя выставили первые панели. Отделочные работы здесь вело управление Отделстроя Украинской ССР. Руководители этого управления не смогли своевременно направить сюда отделочников и плотников, в результате чего отделочные работы начались только в декабре, а объект необходимо было сдавать также в декабре. Для немедленного решения всех вопросов был создан оперативный штаб, в который входили представители всех субподрядных организации и шефы - сборочно-кузовное производство автозавода. Сдать объект нужно было в срок, в этом неоценимую помощь оказали заводчане. 400 рабочих и инженеров ВАЗа трудились несколько месяцев на доме 1-К. Эти люди, порой весьма далекие от стройки, осваивали строительные специальности»¹²⁹.

Была введена система обязательной отработки на стройке очередников на жильё. Ежедневно на стройках Автограда работало более 600 вазовцев. Производства автозавода несли ответственность за сдачу объектов. Только в прессовом производстве в 1971 году на стройке было отработано 7 535 человеко-часов. «Такого благородного порыва энтузиазма среди рабочих,

¹²⁸ Сокский Д. Московский проспект в Тольятти // За коммунизм. 1970. 27 февраля

¹²⁹ Утешев И. Когда побеждает содружество // За коммунизм .1971. 20 января.

ИТР и служащих, такого серьёзного отношения к делу, мне кажется, я уже не увижу», – писал Н.Ф. Семизоров¹³⁰.

Для полноты картины можно привести выдержки из газет тех лет.

«В седьмом квартале автозаводского района сданы дома №1 и № 33. В доме № 1 отныне разместится первая городская поликлиника. Готовы к приему новоселов и дома 5-Ф и 5-Ю, возведенные московскими строителями, а также дом – великан 2-Г, где полезной жилой площади насчитывается 15506 квадратных метров»¹³¹.

«Бурными темпами строится автозаводской район города. Прошло всего десять месяцев с тех пор, как был снят последний станок с устройства грунтовых свай в 7-м квартале, а на бывшем пустыре уже воздвигнуты двенадцать девятиэтажных домов, часть из которых заселена новоселами. Коллектив свайного участка Гидроспецстроя подготовил основания еще под пятнадцать домов в 6-м квартале, и нет сомнения, что в ближайшие месяцы здесь также появятся новоселы»¹³².

Следует отметить, что была проделана большая работа по индустриализации жилищно-гражданского строительства по Автозаводскому району Тольятти институтом ЦНИИЭП и ГражданУКСом ВАЗа во взаимодействии со строителями. В тот период главным направлением технического прогресса и основой роста производительности труда в строительстве стала его дальнейшая индустриализация, превращение производства в механизированный поточный процесс сборки и монтажа здания из элементов заводского изготовления с высокой степенью их товарной готовности. В Автозаводском районе уровень индустриализации и

¹³⁰Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...». [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321>(Дата обращения:03.05.2017)

¹³¹Аркадьев Л.Большое новоселье // За коммунизм.1971.6 января

¹³²Солуянов И. Простоям решительное нет // За коммунизм.1970.18 марта

сборности в строительстве составлял 68 %, в сравнении с Центральным районом, где аналогичный показатель составлял всего 32 %¹³³.

По задумкам архитекторов в 1974 году «население автозаводского района перешагнет за 150 тысяч человек. Кроме существующих первого, второго, седьмого, рождающегося шестого кварталов, должны были появиться новые – третий, восьмой (примыкающий к Волге), четвертый и пятый (к востоку от существующей застройки). Вдоль берега должна была быть устроена широкая набережная, одна из лучших на Волге. Красивейшей магистралью города станет Московский проспект – пока на нем стоят лишь несколько зданий в районе седьмого квартала. Вдоль него поднимутся дома в 9, 12, 16 этажей. У подножия их расположатся многочисленные предприятия торговли, культбыта, коммунально-бытового обслуживания. В городе появится большое бульварное кольцо – кольцо зелени, прогулок, отдыха, свиданий»¹³⁴.

В начале 1974 года ЦНИИЭП жилища занимался проектировкой 14 – этажных кирпичных зданий серии Э-93 вместо 12 –этажных домов-башен. «По рекомендации Куйбышевгидростроя привязываются сборные сантех-кабины домов серии 1-464 ДТ, керамзито-бетонные перегородки, объемные шахты лифтов с высокой степенью заводской готовности, укрупненные блоки-перемычки»¹³⁵.

Новые проектные решения по предложению Куйбышевгидростроя позволили увеличить сборность изделий заводского изготовления в целом по дому на 8 – 10 %, поднимая производительность труда на 3 – 4 %.

«Институтом ЦНИИЭП жилища была переработана и привязана к строительству в Автозаводском районе новая 86 – я серия жилых домов. Подобные предложения Куйбышевгидростроя были даны по кирпичным жилым домам серии 1-447С – 43-48 Тольяттинскому сектору института

¹³³ Аффрин П. Главное направление // Гидростроитель. 1974. 2 февраля

¹³⁴ Либерман Л. Мечты, ставшие явью // За коммунизм. 1970. 2 июня

¹³⁵ Аффрин П. Главное направление // Гидростроитель. 1974. 2 февраля.

Гражданпроект», которому было рекомендовано в 1974 году «... резко улучшить работу по повышению индустриализации архитектурно-планировочных решений»¹³⁶.

В Автозаводском районе города Тольятти, одним из первых в стране, стали возводиться жилые дома новой серии 121-Т, ее отличала улучшенная планировка и повышенный комфорт квартир. Первый такой дом 9-Ж был построен в 5 квартале¹³⁷. «Это девятиэтажное здание отличается большими размерами. Его полезная площадь составляла 32 тыс. квадратных метров. Осваивая новую серию, монтажники встретились со значительными трудностями. Сложность сооружения фундамента заключается в устройстве монолитного пояса в двух уровнях. Так как расширена площадь фундамента, увеличена и обратная засыпка, что также усложняет работу. Для ускорения темпов работ была применена деревометаллическая опалубка и специальные приспособления для ее закрепления с помощью винтов»¹³⁸.

Дома возводились в рекордно короткие сроки, вот строки из газеты «Гидростроитель» 1974 года - «дом 11-Ж в 4 квартале Автозаводского района Тольятти намечено сдать под заселение на месяц раньше намеченного срока. Он был начат в декабре 1973 года и должен войти в эксплуатацию в апреле 1974 года. Концентрированными усилиями рабочих и инженерно-технических работников Спецжилстроя-1 и ДСК-1 удалось сократить сроки строительства»¹³⁹. «Рабочая комиссия подписала акт о строительной готовности домов 11-Ж и 12-Д в 4 квартале Автозаводского района. Техническая документация передана на рассмотрение государственной комиссии. После подписания акта о приеме в эксплуатацию жилой фонд Автограда увеличится на 28,9 тыс. квадратных метров полезной площади.

¹³⁶ Там же.

¹³⁷ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д. 371. Акты приемки зданий Государственной комиссией. Л. 6 - 10

¹³⁸ Дома новой серии // Гидростроитель. 1974. 26 марта

¹³⁹ Храмова Е. Приедут скоро новоселы // Гидростроитель. 1974. 28 марта

Работники Волжского автомобильного завода получают в свое распоряжение 769 благоустроенных квартир»¹⁴⁰.

Работа строилась на основе принципов социалистического соревнования, итоги работы подводили ежеквартально, отмечали победителей и ставили новые задачи. Нормальной практикой было досрочное выполнение перевыполнение намеченных планов.

Характеризуя вопросы организации труда на строительных объектах Автограда, следует отметить, что на разных этапах строительства жилых зданий активно применялись разнообразные приспособления для повышения производительности труда. Так, например, «на всех объектах, где были заняты работники Жилстроя-3 стали применяться электроотражатели. Их конструируют специалисты участка малой механизации Жилстроя-3. Агрегаты применяются для эффективной сушки штукатурки и позволяют в три раза быстрее предоставлять фронт работы малярам. На пусковых объектах Жилстроя-3 повсеместно внедрена фреза для подготовки отверстий для всех видов труб и кабелей»¹⁴¹.

Особенно актуальным был вопрос повышения эффективности отделочных работ, наиболее трудоемких среди прочих. Усовершенствование технологии и механизация отделочных работ — один из реальных путей повышения производительности труда, улучшения его условий. Используя передовой опыт новостроек Москвы, Ленинграда и Киева, тольяттинские строители применяли установки токов высокой частоты. При УПТК Отделстроя был организован цех для сварки перхлорвинилового линолеума, где готовили ковры для комнат любого размера. Создание специального цеха по сварке и заготовке ковров и линолеума на каждую комнату в домах позволило втрое сократить сроки устройства полов. На основе опыта москвичей, обои, поступавшие в бобинах по 500м, обрабатывали на обоеобрезном полуавтомате и выдавали на участки с уже обрезанной

¹⁴⁰ Готовятся к сдаче // Гидростроитель. 1974. 2 апреля

¹⁴¹ Леонов А. Начато в январе // За коммунизм. 1971. 19 января.

кромкой. Такая комплектация позволяла передовым бригадам применять столики с ванночками для нанесения клейстера на обои. Особенно успешно применяли этот метод в СУ-93¹⁴².

По замыслу проектировщиков новое жилье должно было быть удобным и комфортным, а отделка помещения должна быть самого высокого качества. Однако, отсутствие квалифицированных специалистов, несогласованность в работе субподрядных организаций и «человеческий фактор» создавали определенные трудности в реализации первоначальных проектов¹⁴³. Наиболее красноречиво об этом свидетельствуют газетные хроники тех лет. «Полгода более шестисот отделочников готовили к сдаче корпус дома 32-А-1 в новом жилом районе — огромное двенадцатиэтажное здание. Когда дом был готов, сантехники Спецстроя начали пробовать систему горячего водоснабжения. «Опробовали» так, что ни много ни мало — 1800 квадратных метров потолков было испорчено, а паркета — чуть меньше»¹⁴⁴.

Несвоевременная сдача жилых объектов могла возникнуть и по другим причинам, строительство, отделку и благоустройство территории выполняли три – четыре разные организации¹⁴⁵. Монтаж корпусов и их отделка могли быть завершены в срок, а сети канализации, водопровода и отопления еще не устроены, в результате территория жилого района также не благоустроена, а государственная комиссия не принимала такие объекты¹⁴⁶.

При строительстве кирпичных домов тоже возникали трудности. «Во – первых с Тольяттинского кирпичного завода поставляется некачественный облицовочный кирпич, порой настолько некондиционный, что его не узнать по геометрической форме. Во-вторых, нам во многом «путают карты»

¹⁴² Панов А. Большой эффект малой механизации // За коммунизм. 1970. 18 февраля

¹⁴³ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д.452. Протоколы технических совещаний при Главном архитекторе города. Л. 3 - 6

¹⁴⁴ Топоркова М. Брак бывает вынужденным // За коммунизм. 1970. 19 июня

¹⁴⁵ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д.452. Протоколы технических совещаний при Главном архитекторе города. Л. 3 - 6

¹⁴⁶ Саяхов Х. Квартал истекает // За коммунизм. 1970. 23 июня

снабженцы своего же управления. В частности несвоевременно завозится подтоварник для устройства опалубки, пожарных проездов... и еще один важный момент – бригады недоукомплектованы кадрами...»¹⁴⁷.

Отдельно нужно выделить проблемы «счастливых обладателей новых квартир». Отставание сроков сдачи жилья было не самой главной проблемой. Непросто приходилось обживаться новоселам Автограда в строящихся кварталах. Околодомовая территория, уже заселенных домов, часто не была благоустроена, и даже создавала определенные препятствия, «перед нашим домом бульдозеристы провели вертикальную планировку, так, что подъезды оказались забиты землей на целый метр»¹⁴⁸. Многие недоделки и недостатки вскрывались во время дождей, когда вода хлестала через недоделанную крышу, щели, люки¹⁴⁹. Имела место практика сдачи многоквартирных домов в эксплуатацию без лифтов, существовала проблема энергоснабжения. «Временные схемы, по которым запитываются десятки домов, особого доверия не внушают. Они ненадежны и постоянно выходят из строя. К примеру, 7-й квартал целиком снабжается электроэнергией от временной ЛЭП-35 киловольт. А ведь по проекту все дома этого квартала должны питаться от надежного 32-километрового подземного кабеля. Однако дирекция ВАЗа не особенно торопит поставщиков. Документация на этот энергообъект мизерными частями поступает еще с прошлого года. Сам кабель занаряжен на текущий год. Ввод в действие капитальной трассы отодвинут на конец 1970 года»¹⁵⁰. «Все необходимые материалы для строительства домов заводы поставляют своевременно, люди на объектах полны решимости выполнить свои социалистические обязательства по своевременной сдаче жилья в эксплуатацию. Однако проверкой выявлено, что монтаж зданий еле-еле теплится из-за отсутствия подъездных путей

¹⁴⁷ Рудомет Е. Есть свободные мастерки // Гидростроитель. 1974. 21 февраля

¹⁴⁸ Обитаемый остров № 43 // За коммунизм. 1970. 9 июля

¹⁴⁹ Подмоченная гарантия // За коммунизм. 1970. 9 июля

¹⁵⁰ Аркадьев Л. Грустный оптимизм Насреддина // За коммунизм. 1970. 19 марта

(генподрядчик — Спецжилстрой). Сдача шести домов в автозаводской части города во втором квартале — под реальной угрозой срыва¹⁵¹.

В 1970 году было завершено основное строительство первого квартала¹⁵², оставалось возвести только 16-этажные дома. Начинается частичная застройка шестого квартала и четвертого микрорайона. В 1971 году планировалось закончить строительство во втором квартале. Первоначально на плане города был разрыв между шестым и седьмым кварталами, позднее на этих пустырях должны были появиться предприятия городского центра.

По документации архитекторов участок между вторым и шестым кварталом называли третьим микрорайоном. Эти микрорайоны обеспечивали программу минимум по автозаводскому району, то есть 1 миллион 100 тысяч квадратных метров жилья для 150 тысяч жителей¹⁵³.

В 1972 году начинается застройка восьмого квартала, примыкающего к Волге. 1972 -1973 годы — стало началом застройки четвертого и пятого кварталов.

В 1974 году получили свое название — бульвары Кулибина, Баумана, Курчатова, Орджоникидзе, Королева, Будённого, Туполева¹⁵⁴.

В апреле 1976 года был утвержден третий генплан Тольятти, по которому были снесены целые кварталы «временок», вместо них во всех трёх районах города выросли новые благоустроенные кварталы современных многоэтажек с повышенной комфортностью. На их возведении трудились строители управлений «Жилстрой-2», «Жилстрой-3», Управления механизации и

¹⁵¹Затишье на шести домах // За коммунизм. 1970. 25 апреля.

¹⁵²Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Том 1. Д.371. Акты приемки зданий Государственной комиссией с № 1 по № 50 за 1970 год. Л. 1 - 4

¹⁵³Либерман Л.Б. гл архитектор проекта Автозаводского района Тольятти. Автоград шагает в завтра // За коммунизм. 1970. 13 августа

¹⁵⁴Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...». [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321>(Дата обращения:03.05.2017)

Спецжилстроя в содружестве с ДСК-1. Именно в 1970-е годы в Новом городе появились улицы Ворошилова и Спортивная.

В 1980-е годы в Автозаводском районе Тольятти появились новые жилые кварталы, а вместе с ними и улицы: маршала Жукова и 40-летия Победы, Татищева и Тополиная, Л. Яшина.¹⁵⁵

Жилищное строительство в Автозаводском районе города Тольятти осуществлялось согласно проекта застройки, разработанному ЦНИИЭП жилища под руководством Б.Р.Рубаненко. Несмотря на небольшие сложности на начальном этапе, реализация проекта осуществлялась согласно намеченным срокам и объемам. К участию в строительстве были привлечены местные и иногородние строительные организации, сотрудники Автозавода. Можно сказать, что строительство жилья осуществлялось в рекордно короткие сроки.

2.2 Строительство социально-культурных объектов Автозаводского района г. Тольятти

Система культурно-бытового обслуживания Автозаводского района города Тольятти строилась строго в соответствии с планировочной структурой города.

Согласно Генерального плана, весь город, включая его старую и новую части, четко делился на городские районы с населением в каждом из них 100—120 тыс. человек. Городской район делится на жилые районы с населением 25—30 тыс. человек, причем в дальнейшем, когда норма жилой площади согласно проекту будет доведена до 12 м² на человека, население жилого района должно было сократиться до 18—22 тыс. человек. Жилые районы, в свою очередь, были образованы микрорайонами с населением

¹⁵⁵Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 58. Новейшая история. [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?theme=134&page=1&reporter=70101> (Дата обращения: 04.02.2017)

12—15 тыс. человек каждый. Последняя ступень системы — жилая группа с населением 3—5 тыс. человек.

В соответствии со ступенчатой системой построения сети культурно-бытового обслуживания все учреждения и предприятия должны кооперироваться в общественные здания повседневного, периодического и эпизодического обслуживания¹⁵⁶.

Первая ступень — предприятия повседневного обслуживания, размещаемые в жилых группах и микрорайонах. Жилые группы имеют несколько помещений общественного назначения, встроенных, как правило, в жилые дома (красный уголок ЖЭКа, помещения хранения и выдачи общественного инвентаря, детская комната, пункт доставки товаров на дом и др.). Кроме того, на территории жилой группы находятся детский сад, небольшой комплекс спортивных сооружений и озелененная зона тихого отдыха с необходимым набором сооружений (навесы, скамейки и т. п.). Предприятия, обслуживающие весь микрорайон: общеобразовательная школа, продовольственный магазин самообслуживания с отделом промышленных сопутствующих товаров частого спроса; столовая общего типа, работающая по вечерам как кафе; комплексный приемный пункт бытового обслуживания с парикмахерской и прачечной самообслуживания; универсальный зрелищный зал с набором клубных помещений и библиотекой; помещения ЖЭКа с мастерскими и складскими помещениями. Все эти предприятия размещаются на межмагистральной территории, на пути пешеходов к остановкам транспорта. Размеры микрорайона, плотность его застройки обеспечивают геометрический радиус обслуживания культурно-бытовыми предприятиями в пределах 400—600 м, что не превышает 5—7 мин. ходьбы.

Вторая ступень — предприятия периодического обслуживания населения, рассчитанные на жилой район. К ним относятся продовольственный и

¹⁵⁶Рубаненко, Б. Новый Тольятти. С.45

промтоварный магазины, ресторан, предприятия бытового обслуживания, почта, сберкасса, аптека, поликлиника, кинотеатр, клуб с библиотекой, тренировочный стадион и др. Радиус обслуживания предприятий жилого района находится в пределах 1000—1500 м, что соответствует 15—20 мин ходьбы или 6—10 мин езды на транспорте.

Третья ступень — предприятия общегородского значения эпизодического посещения. К ним относятся универмаги с полным набором промышленных товаров, крупные продовольственные магазины самообслуживания — универсамы, специализированные магазины («Синтетика», «Книги», «1000 мелочей», «Природа» и др.), рестораны, специализированные кафе, салон моды, институт красоты, крупные парикмахерские и другие. К третьей ступени обслуживания относятся и общегородские учреждения культуры: универсальный зрелищно-концертный зал. Дворец культуры, театры, музеи, цирк, центральный стадион города и ряд других предприятий. Они размещаются на главных площадях города, магистралях, в парках и местах отдыха и спорта. Следует отметить, что предприятия общегородского назначения включают в себя все элементы повседневного, периодического и эпизодического спроса, обеспечивают население всеми необходимыми видами услуг. Радиус действия этих предприятий не ограничивается.

Четвертая ступень - учреждения и предприятия обслуживания, размещаемые в пригородной зоне и рассчитанные прежде всего для обслуживания населения в местах массового отдыха (прилегающие к городу лесные массивы, берега водохранилища, зона пионерских лагерей и др.). Кроме того, они частично удовлетворяют спрос прилегающих к городу поселков и деревень.

Для нормального функционирования всей системы обслуживания на специально отведенной территории размещаются предприятия и учреждения промышленного назначения (коммунально-складская зона), обеспечивающие нужды всего города в целом. Здесь размещаются склады, фабрики-заготовочные, завод безалкогольных

напитков, гаражи крупных автопарков, крупные ремонтные мастерские, фабрики-прачечные и др. Для обслуживания рабочих и служащих коммунально-складской зоны предусмотрена специальная система культурно-бытовых предприятий¹⁵⁷.

Из учреждений культурно-бытового обслуживания формируются как многопрофильные, так и специализированные центры, органически сочетающиеся с общим построением жилых комплексов. Предприятия периодического пользования объединяются в центры жилых районов («на 25—30 тыс. человек»), предприятия повседневного пользования — в микрорайонные центры (на 9—16 тыс. человек)¹⁵⁸.

Ступенчатая система обслуживания населения г. Тольятти четко координировалась с общим градостроительным решением города в целом, с его жилыми районами и микрорайонами. Многопрофильные центры позволили создать систему общественных центров городских, жилых и промышленных районов, которая дополняется рядом крупных специализированных городских центров, связанных с жизнью не только данного жилого или промышленного района и расположенных вне его территории. Например, все высшие и специальные средние учебные заведения, все научно-исследовательские организации объединены в учебные и научно-исследовательские центры и размещены на территории санитарно-защитной зоны, между жильем и промышленностью. Кроме того, планировалось создать крупные медицинские центры, спортивный центр общегородского значения, центр развлечений и отдыха, а также детский общегородской центр с Дворцом пионеров и школьников. Учитывая быстрое развитие сферы общественного обслуживания в процессе социального и научно-технического прогресса, в городе были созданы необходимые условия для перспективного внедрения новых форм

¹⁵⁷Рубаненко, Б. Новый Тольятти. С.46

¹⁵⁸Там же.

обслуживания — зарезервированы специальные территории для размещения соответствующих зданий и сооружений.

При расчете культурно-бытовых предприятий использовались как действующие, так и принятые на перспективу нормы обслуживания населения. При последовательном увеличении нормы жилой площади на одного человека (10—12 м² на 1985 г.) уровень обслуживания будет повышаться благодаря сокращению числа жителей в микрорайоне и жилом районе¹⁵⁹.

Система обслуживания, города, детскими учреждениями была строго согласована с его планировочной структурой и должна была обеспечивать детей всем необходимым. В жилых группах размещались детские сады-ясли дневного и круглосуточного типа на 280 и 320 мест. Радиус обслуживания не должен был превышать 300 м. Общеобразовательные школы-десятилетки размещались в микрорайонах, в центральной части межмагистральной территории и имели пешеходную доступность, полностью исключаящую пересечение с транспортными путями. Кроме общеобразовательных школ обычного типа, были предусмотрены музыкальная и спортивная школы, размещаемые на специальных участках.

Сеть медицинского обслуживания строилась из следующих групп учреждений: лечебно-профилактических, санитарно-профилактических, аптечных, раздаточных пунктов детских молочных кухонь. В г. Тольятти было намечено создание двух крупных медицинских центров в старой и новой частях города, на территориях наиболее благоприятных в санитарно-гигиеническом отношении с возможностью организации за пределами расчетного срока третьего медицинского центра в западной части города.

Спортивные центры создавались в жилых районах из расчета один центр на 60 тыс. человек. Было запроектировано два городских спортивных

¹⁵⁹Рубаненко, Б. Новый Тольятти. С.48

комплекса, из которых главный размещается в новой части города и входит в состав общегородского центра¹⁶⁰.

Предприятия торговли, общественного питания и бытового обслуживания располагались в специальных кооперированных зданиях—общественных центрах микрорайонов с блоками хозяйственно-технического обслуживания, общественных центрах жилых районов, а также в предприятиях общегородского значения — отдельно стоящих зданиях и общегородском торговом центре. Все эти центры в той или иной степени включают в себя предприятия культуры, связи, административных и хозяйственных учреждений.

Общественно-торговый центр микрорайона рассчитан на обслуживание 12 тыс. человек и включает в себя все необходимые предприятия и учреждения обслуживания — магазины, небольшой клуб с универсальным зрелищным залом, столовую-кафе, комбинат бытового обслуживания (КБО), парикмахерскую, помещения ЖЭКа, приемный пункт прачечной. Этот центр представляет собой единое двухэтажное здание, свободно стоящее в застройке. Планировка здания учитывает направление путей пешеходов из глубины жилых районов к остановкам транспорта. Общественно-торговый центр жилого района представляет собой уже комплекс зданий различного назначения.

Строительство социально-культурных объектов в Автозаводском районе г.Тольятти планировалось осуществлять параллельно с застройкой жилых домов. Однако, в течение первого года, реализация этого проекта столкнулась с рядом проблем и потребовала внесения определенных корректив¹⁶¹. Количество счастливых новоселов Автограда увеличивалось с каждым днем, но, наряду с бурным ростом жилья, объекты культурно-бытового назначения строились очень медленно.

¹⁶⁰Рубаненко, Б. Новый Тольятти.. С.49

¹⁶¹Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д.452. Протоколы технических совещаний при Главном архитекторе города. Л. 3 - 6

В начале 1970 года в новом жилом районе Тольятти уже проживало около 30 тысяч человек — это город средних размеров. Очередь на предоставление места в детских садах и яслях насчитывала более четырех тысяч человек. В 1968 и 1969 годах в Автозаводском районе Тольятти не было введено ни одного квадратного метра детских садов. Первый, который значится в строительных чертежах и графиках под индексом 1-ДС-2, «вводился» почти год. «И родители, которым все-таки повезло (места распределялись заранее), опасались, что их дети раньше пойдут в школу, чем откроется детский сад»¹⁶².

Руководство Куйбышевгидростроя объясняло причины такого отставания тем, что проект детских садов 1.ДС-1, 1.ДС.2, 1-ДС-3 применялся впервые. Освоение новых конструкций УСЭППом, применение новых дефицитных материалов вызвало ряд трудностей, потребовало дополнительных проектных решений. Тем самым были затянуты сроки¹⁶³.

На начальном этапе застройки новых жилых кварталов города Тольятти аналогичные проблемы возникали и со школами. С большим трудом, с помощью аврала и штурмовщины к 1 сентября 1969 года был введен в действие первый блок школы 1-Ш без спортивного зала, лабораторий, мастерских и пр. Этот экспериментальный проект был рассчитан на 2352 учащихся. О ходе строительства других учебных учреждений Автограда местные газеты тех лет писали так: «В начале 1970 года коллективы СМУ-2 ДСК-1 и СУ-96 Отделстроя начинали подготовку оснований для строительства школ во 2 и 7 кварталах. Было завезено небольшое количество железобетонных изделий и начата укладка подкрановых путей. Строители долгое время «делили» между собой объекты и никак не могли прийти к соглашению»¹⁶⁴.

¹⁶² Филимонов В. Раньше дети вырастут // За коммунизм. 1970. 11 марта

¹⁶³ Ищу няню // За коммунизм. 1970. 25 марта

¹⁶⁴ Илюшкин П. Пока строители делят // За коммунизм. 1970. 24 февраля

В начале 1971 года ситуация с детскими садами начинает стабилизироваться, долгожданные «детские комбинаты, приняты государственной комиссией в Автозаводском районе, имеют лишь строительные индексы 4-ДС-3,1-ДС-3,1-ДС-1. Каждый вступивший в строй из детских комбинатов рассчитан на 280 ребят»¹⁶⁵.

Строительство школ и детских садов было насущным и очень наболевшим вопросом, практическую каждую неделю в местных газетах появлялись заметки о ходе строительства этих жизненно-важных объектов, жители близлежащих домов активно отзывались на призыв строителей к помощи, и накануне нового учебного года, в выходные дни готовили школы к открытию¹⁶⁶.

Мастерство и опыт строителей совершенствовались, что существенно влияло на сроки сдачи объектов. Например, отделку объектов (детсадов) проводили поточным способом. С этой целью создавались комплексные отделочные бригады, работающие подрядным методом, обычно объединяли несколько существовавших ранее бригад, во главе ставили опытного бригадира. Такой способ организации труда позволял снизить себестоимость работ против первоначальной сметной стоимости, существенно сэкономить стройматериалы и обеспечить своевременный срок сдачи объекта.

Позднее, темпы строительства детских учреждений нормализовались и к концу 1975 года в Автозаводском районе было 43 детсада¹⁶⁷ и 14 школ¹⁶⁸, а в ноябре 1976 года на опушке леса напротив седьмого квартала начинается строительство целого детского экспериментального городка¹⁶⁹.

В 1970 году был введен в эксплуатацию торговый центр в первом микрорайоне, где были размещены и функционировали магазины по продаже продовольственных и промышленных товаров, бытовые

¹⁶⁵ Под индексом «ДС» // За коммунизм. 1971. № 1 (5476)

¹⁶⁶ Марченко Р. Отзывчивость // За коммунизм. 1970. 9 июля.

¹⁶⁷ Кутепова З. Есть еще 2 детсада // Гидростроитель. 1974. 6 июня

¹⁶⁸ Леонтьев Г. Звонки тревоги // За коммунизм. 1974. 20 июня

¹⁶⁹ Детский городок // Волжский автостроитель. 1976. 20 ноября

предприятия, почтовое отделение¹⁷⁰. Работали врачебные кабинеты, пункт «скорой помощи». Всего в этом районе действовало 22 торговые точки, 13 предприятий общественного питания, 15 бытовых и коммунальных предприятий. Однако торговое, медицинское и культурно-бытовое обслуживание в этом районе далеко не обеспечивало потребностей населения¹⁷¹. Было недостаточно магазинов, предприятий бытового обслуживания, медицинских учреждений, школ. Единственная школа в районе работала в четыре смены. Сеть торговых и бытовых предприятий работала не в полную нагрузку. Зачастую в магазинах седьмого и второго кварталов отсутствовал ассортиментный минимум товаров, наблюдались перебои в снабжении хлебом и хлебобулочными изделиями. Совершенно отсутствовали условия культурного обслуживания населения. Не строились блоки обслуживания и кинотеатр, медленными темпами велось строительство школ, поликлиники, торговых центров, узла связи и рестранслятора. За первый квартал 1970 года по объектам культбыта автозаводского района было выполнено работ на 607 тысяч рублей, что составляло 7 процентов годовых ассигнований¹⁷².

В целях улучшения торгового обслуживания исполком горсовета счел целесообразным построить в седьмом, втором и шестом кварталах торговые центры летнего типа.

Так же было предложено дирекции Волжского автозавода совместно с институтами ЦНИИПжилища и градостроительства осуществить перепланировку первых этажей 12 – этажных жилых домов в первом и седьмом кварталах под торговые и бытовые службы согласно заявкам предприятий. Были намечены меры по вводу в действие радиоузла, по строительству дорог, посадочных площадок, автопавильонов¹⁷³.

¹⁷⁰ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Том 1. Д.371. Акты приемки зданий Государственной комиссией с № 1 по № 50 за 1970 год. Л.1-4

¹⁷¹ Улучшить обслуживание населения Нового города// За коммунизм. 1970.29 апреля

¹⁷² Улучшить обслуживание населения Нового города// За коммунизм. 1970.29 апреля

¹⁷³ Улучшить обслуживание населения Нового города// За коммунизм. 1970.29 апреля

«В планах в 1972 году предстояло ввести в строй по Автозаводскому району вторую экспериментальную школу на 2350 учащихся, крытый рынок, универсальный магазин самообслуживания, спортивный комплекс, общегородской торгово-административный центр...»¹⁷⁴.

В начале 1970 года архитектурным советом был утвержден проект нового медицинского городка, разработанный Всесоюзным проектным институтом Гипроздрав¹⁷⁵. «На площади свыше тридцати гектаров, между седьмым кварталом автозаводского района и лесом должны были расположиться более десятка корпусов «комбината здоровья», большинство из которых будет возведено по индивидуальным проектам. Центром комплекса явится 12-этажное здание многопрофильной больницы. Рядом с ней, составляя единый архитектурный ансамбль, раскинутся блоки терапевтического, хирургического, родильного отделений. Здесь же будут расположены детская больница на 300 коек, инфекционная больница, крупный пищеблок и хозяйственный корпус. Просторный конференц-зал сможет вместить одновременно 800 человек. В состав городка входит также медицинское училище на 620 учащихся»¹⁷⁶.

Сооружение медицинского комплекса было рассчитано на 10 лет с 1970 по 1980-ый годы, его сметная стоимость составила 48,5 млн.рублей¹⁷⁷.

Большую работу проделали архитекторы. Несмотря на использование типовых железобетонных конструкций, им удалось придать всему комплексу единый, архитектурно-целостный облик. Строительство больничного комплекса проходило в два этапа. Объекты первой очереди, рассчитанные на одновременный прием 1860 человек, должны были быть возведены в течении ближайших трех лет¹⁷⁸.

¹⁷⁴ Новиков Е.П. Домостроители наращивают темпы//За коммунизм.1971г. 22 января

¹⁷⁵ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д.452. Протоколы технических совещаний при Главном архитекторе города. Л. 7-10

¹⁷⁶ Ореховский А. Комбинат здоровья//За коммунизм.1970. 9 июля

¹⁷⁷ Клевлин Ф.Наше общее дело//Гидростроитель.1974.25 мая

¹⁷⁸ Ореховский А. Комбинат здоровья//За коммунизм.1970. 9 июля

Стоимость головной группы объектов составляла 17 млн 347 тысяч рублей, в нее входили роддом на 150 мест, детская больница на 300 коек, доготовочная столовая и прачечная. Эти объекты составляли первую очередь комплекса и были введены в строй уже к середине 1974 года. Во втором-третьем кварталах 1975 года планировалось сдать многопрофильную больницу на 810 мест, инфекционную больницу на 300 коек, центральный пищеблок и хозкорпус¹⁷⁹. На несвоевременную сдачу объектов повлияли ряд причин - это отсутствие рабочей силы, несогласованность в работе субподрядчиков, безответственное отношение к работе. Заказчик объекта гражданский УКС ВАЗа не всегда мог своевременно обеспечить материалы – витражи для зданий, баритовый песок, не выдавал в срок чертежи подземной галереи между двумя корпусами инфекционной больницы¹⁸⁰.

Основной причиной отставания сроков сдачи была финансовая проблема, решением которой занималось руководство автозавода и его дирекция по капитальному строительству. Были затянуты сроки согласования поставок импортного медицинского оборудования, что стало причиной изменения проектной документации. Фактически, строительство медгородка продолжалось до конца 80 – х годов.

В феврале 1972 года первых зрителей принял кинотеатр «Сатурн». За его строительством следили во всем городе и освещали в местных газетах. Например, в газете «Волжский автостроитель» говорилось о том, что мозаичный орнамент на южном и северном фасадах «Сатурна» выполняла группа художников из Москвы, руководил которой А.В. Васнецов, внук известного русского живописца В.М. Васнецова¹⁸¹.

Про поиски художественного решения гигантского панно лучше всего рассказывал сам автор: «Оформление Автограда будет выполнено в одном ключе, будет гармонизировать и создавать единый художественный комплекс.

¹⁷⁹ Клевлин Ф. Наше общее дело // Гидростроитель. 1974. 25 мая

¹⁸⁰ Клевлин Ф. Наше общее дело // Гидростроитель. 1974. 25 мая

¹⁸¹ Созидатели : строительный комплекс Ставрополя-Тольятти, 1950-2000 / под общ. ред. С.Г. Мельника. Тольятти: Этажи-М, 2003. С. 78

Отделка «Сатурна» - только часть этого проекта. Мы долго искали нужное решение, перебрали десятки вариантов. Остановились на следующем...необходимо сделать все не броским, но в то же время запоминающимся. Сразу же пришли на память гобелены средних веков. Их пастельные спокойные и в то же время как бы размытые полутона «играют» при свете, создавая непередаваемую картину красок. Материал подобрали согласно этой разработке: спокойного оттенка горные камни из Карелии, Средней Азии, с Урала. Среди них решили «разбросать» стекло для «ловли» солнечного или искусственного света¹⁸².

Улица Революционная планировалась, как одна из центральных улиц Автограда, именно здесь были сосредоточены основные культурные объекты нового города. Вот как характеризовали этот проект местные газеты: «Вдоль фронта 14-этажных зданий встанут двухэтажные корпуса салона красоты, магазина «1000 мелочей», Дома книги, ресторана, Дома быта. А под землей будут расположены гаражи на 300 автомашин. Все здания решены в едином архитектурном ритме. Сочетание 16-этажных протяженных корпусов и сверкающих кристаллов (из стекла и бетона) общественно- торговых центров создаст стройный ансамбль, вот хотя бы Дом быта на 350 рабочих мест. Это двухэтажное Г-образное здание встанет на углу улиц Революционной и Ульяновской. Здесь будут расположены салоны по приему и выдаче заказов, ателье проката, экспресс- мастерская по срочному мелкому и среднему ремонту обуви, мастерская по ремонту сложной бытовой техники, салон модной обуви, фото-студия, бюро добрых услуг, комнаты проката музыкальных инструментов. Все товары будут подаваться из подвала, по специальному подземному транспортному тоннелю. Для облицовки витража будет использован стемалит. Стены должны отделываться высококачественной терразитовой штукатуркой и ценными породами дерева»¹⁸³.

¹⁸² Иванов В. Когда оживают камни // Волжский автостроитель. 1972. № 43 (3 июня)

¹⁸³ Бурдык Э. Котлован внушительных размеров. // За коммунизм. 1970. 1 апреля.

С 1973 года один за другим в Тольятти сдаются в эксплуатацию магазины «Океан» и «1000 мелочей», Дом книги «Факел», ресторан «Лада».

С 1968 по 1973 год по титулу ВАЗа только в Тольятти было введено 962 тыс. 495 кв. м жилой площади, 8 магазинов, 5 торговых центров, 11 школ, 2 поликлиники, 14 детских садов, 2 гостиницы¹⁸⁴.

В 1974 году « Коллектив Жилстроя - 3 приступил к строительству «Салона красоты. Это двухэтажное здание было запроектировано Центральным научно-исследовательским институтом экспериментального проектирования жилища¹⁸⁵. Оно располагалось на улице Революционной Автозаводского района Тольятти в одном ряду со строящимися Домом быта, рестораном, Домом книги и магазином «1000 мелочей». В сочетании с шестнадцатизэтажными корпусами «Салон красоты» образует единый архитектурный ансамбль. Далее описание объекта глазами проектировщиков: «На первом этаже «Салона красоты» расположится парикмахерская на 23 рабочих места с мужскими и женскими залами. Широкая лестница поведет из общего вестибюля на второй этаж в салон врачебной косметики, имеющий общий холл для ожидания. Из него посетители попадают в кабинеты врачей, косметические кабины. В подвальной части , которая соприкасается с подземным транспортным тоннелем, расположены бытовые комнаты для персонала, складские помещения, помещения для кондиционирования воздуха.

В отделке «Салона красоты» будут применены современные строительные материалы - алюминий, полированное и цветное стекло. Стены залов и холла покроются ценными породами дерева, терразитовой штукатуркой.

¹⁸⁴Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...». [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321>(Дата обращения: 03.05.2017)

¹⁸⁵Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д.452. Протоколы технических совещаний при Главном архитекторе города. Л. 3 - 6

В салоне будут функционировать косметические кабины, операционные, процедурные, кабинеты физиотерапии, общего массажа, электроэпиляции. Они оснастятся отечественным и зарубежным оборудованием. Салон врачебной косметики рассчитан на 200 посещений в день»¹⁸⁶.

Автоград должен был стать центром города Тольятти. На центральной площади предполагалось создать культурный комплекс: воздвигнуть памятник В.И. Ленину, поставить 20-этажный Дом Советов (универсальный концертный зал на 2,5 тысячи мест), Дворец культуры Волжского автомобильного завода на 1500 человек и библиотека на 300 тысяч томов, Дворец бракосочетания, торговый центр «Русь». Вот как об этом писали газеты того времени: «Еще на одну, пока пустынную площадку между первым и седьмым кварталом пришли строители. В недалеком будущем тут возникнет комплекс сооружений административно-общественного, торгового и культурного центра Автограда. Но уже сегодня, открыв пухлые тома проектной документации, можно познакомиться с этими интереснейшими объектами, которые станут примечательной особенностью нашего города. Все здания, призванные сформировать ансамбль центральной части Автограда, встанут на единой приподнятой плите-стилобате, под которой расположатся подземные транспортные тоннели. На 22 этажа взметнется высотное здание административных и общественных организаций. Неподалеку от него - шестигранник универсального киноконцертного зала на 2500 мест. Индивидуальный проект был создан ЦНИИЭП зрелищных зданий и спортивных сооружений.

Проект Дворца культуры включал в себя большой зрительный зал на 1500 мест, малый зрительный зал на 400 мест, аудитория-конференц-зал на 200 мест, танцевальный зал, городская библиотека, читальные залы, бильярдная, игровая комната, гостиные и многое другое. Для отделки

¹⁸⁶ Салон красоты // Гидростроитель. 1974. 9 февраля.

использовали мрамор, пластмассу, ценные породы дерева, кожу. Комплекс Дворца культуры можно разделить на три группы помещений: зрелищные, клубные и библиотечные»¹⁸⁷.

Это здание было сдано в эксплуатацию 7 ноября 1988 года, с опозданием на год от заявленного срока. Открывшийся Дворец культуры и техники ВАЗа (проектировщики – ЦНИИЭП им. Мезенцева, Москва, главный архитектор А. Хаджин) сразу же стал крупнейшим в городе культурным центром, местом проведения наиболее значимых городских мероприятий¹⁸⁸.

В проектах строительства спортивных и зрелищных сооружений был запланирован стадион на 10 тысяч жителей (с перспективой на 40 тысяч зрителей) «Торпедо», спортивный центр на 60 тысяч человек, площадью 46-50 га, дополняемый велотреком, автомотодром, ипподромом; универсальное спортивное здание с бассейном «Олимп» (1985), Дворец спорта «Волгарь»¹⁸⁹. Тольяттинский Дворец спорта строился по экспериментальному проекту.

«Дворец спорта – это зал с ареной для хоккеистов, фигуристов, балета на льду. Во время спортивных соревнований зал может вмещать до 3000 тысяч человек, а концерт смогут одновременно посмотреть 5000 человек. Число посадочных мест увеличивается за счет механического выдвижения стульев из под трибун. Помимо основного во Дворце спорта планировалось открыть еще несколько залов меньшего размера, для занятий секций борьбы, бокса, баскетбола, тяжелой атлетики и т.д. В северной части здания расположатся вестибюли, гардеробные, огромные балконы в витражном исполнении, с которых можно любоваться красотой города»¹⁹⁰.

¹⁸⁷Ореховский А. Они будут достопримечательностью//За коммунизм.1971г. 22 января

¹⁸⁸Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 58. Новейшая история. [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?theme=134&page=1&reporter=70101> (Дата обращения:04.02.2017)

¹⁸⁹Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д.452. Протоколы технических совещаний при Главном архитекторе города.

¹⁹⁰ Темпы нарастают, но...//Гидпростроитель.1974.30 марта.

Для ускорения темпов строительства штаб пускового объекта составил график совмещенных работ, это требовало слаженного четкого взаимодействия смежных коллективов¹⁹¹. Однако, строителей сдерживало отсутствие строительных материалов и спецоборудования для оснащения Дворца спорта. Эти факты подтверждают заметки из газет того периода: « В частности управление оборудования ВАЗа до сих пор не выдает участку Двигательмонтажа амортизационные пружины под компрессоры,холодильники,насосы. Из-за этого выставленные на фундаменты машины не обвязываются окончательно трубопроводами»¹⁹². Возникали перебои с пиломатериалами и кирпичом. Местные поставщики-изготовители не всегда поставляли качественные материалы для отделки. Например, Жигулевский ремонтно-механический завод должен был обеспечить объект алюминиевыми панелями для оформления потолков нового здания, но по факту они не соответствовали своим геометрическим размерам¹⁹³.

Также определенные трудности создавали неувязки в проектах и отсутствие технической документации, которую готовил УКС автозавода. Для решения этой проблемы УКСом ВАЗаа были вызваны авторы проектов из Москвы для согласования всех вопросов со строительными организациями. Также, УКС обратился в институт зрелищных зданий и спортивных сооружений с просьбой создать в Тольятти для сдачи Дворца спорта в эксплуатацию, постоянную группу авторов проектов различных специальностей для решения оперативных вопросов¹⁹⁴.

Тольяттинские рабочие и инженеры не только участвовали в самом процессе строительства , но также разрабатывали, конструировали и с успехом внедряли на местах различные узлы и механизмы, для оптимизации

¹⁹¹Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д.452. Протоколы технических совещаний при Главном архитекторе города. Л. 12-22

¹⁹² Темпы нарастают, но...//Гидростроитель.1974.30 марта.

¹⁹³ Там же.

¹⁹⁴Кто и как нам отвечает//Гидростроитель.1974.6 июня

строительных процессов. Например, при строительстве Дворца спорта применялись усовершенствованные станки для резки гранитных и мраморных плит, узлы и детали которых были предложены членами бригады¹⁹⁵, что также повлияло на сроки сдачи объекта.

В мае 1975 года, к 30-летию великой Победы, Автозаводстроем (начальник В.И. Таланов) Дворец спорта «Волгарь» был сдан в эксплуатацию.

Согласно задуманным проектам, до конца 80 – х годов в Тольятти были введены в эксплуатацию и другие спортивные сооружения. В 1985 года начинают действовать универсально-спортивный комплекс «Олимп», спортивная школа плавания ВАЗа¹⁹⁶.

В 1983 году Жилстрой-3 ввел в эксплуатацию первую очередь, а в 1984 году завершил сооружение торгового центра «Русь» (автор проекта – заслуженный архитектор РСФСР А.С. Образцов). Задержки в строительстве существенно увеличили сроки сдачи объекта, в результате чего, возникла необходимость в смене проектных решений, ставших на тот момент морально устаревшими. Все это требовало дополнительного финансирования, были затрачены десятки млн. рублей. Как вспоминают ветераны строительства, это уникальное экспериментальное здание общей площадью 60 тыс. кв. м (торговая площадь – 25 тыс. кв. м) потребовало 20 тыс. кубометров сборного железобетона, 6 тыс. т металлоконструкций, 211 т алюминиевых конструкций¹⁹⁷.

Одновременно в каждом квартале возводились административные блоки. «Это небольшие приземистые здания, выполненные из облицовочного светло-желтого кирпича, стали составной частью архитектурного облика Автозаводского района. У них громоздкое название – хозяйственно-

¹⁹⁵ На сооружении Дворца спорта // Гидростроитель. 1974. 2 апреля

¹⁹⁶ Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти. Ф. Р-17. Оп. 1. Д. 452. Протоколы технических совещаний при Главном архитекторе города. Л. 28-36

¹⁹⁷ Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 58. Новейшая история. [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?theme=134&page=1&reporter=70101> (Дата обращения: 04.05.2017)

административные блоки. Это значит, что в каждом расположены многочисленные службы жилищно-коммуального управления Волжского автозавода, прачечные и другие отделения комбината бытовых услуг, почта»¹⁹⁸.

Параллельно жилищному строительству шло освоение промкомзоны. По заказу ПромУКС ВАЗа были построены хлебозавод, комбинат шампанских вин и коньяков, пивзавод, молокозавод, мясокомбинат, комплекс зданий УВД, пожарное и троллейбусное депо, три гаража, фабрика химчистки и многое другое¹⁹⁹.

Вопреки расхожему мнению, Автоград изначально планировался вовсе не как «общежитие при заводе», или «спальный район». Среди новостроек один за другим открывались кинотеатры, дворцы культуры, спортивные комплексы, профилактории, торговые центры²⁰⁰.

На начальном этапе застройки Автозаводского района первоочередной задачей было строительство жилья и социально-культурных объектов. Вопросы благоустройства этих территорий не всегда были приоритетными, большие трудности возникали у новоселов из-за нерешенных транспортных проблем, неотработанных и нерациональных схем движения городского транспорта и отсутствия остановочных пунктов. В качестве примера можно привести цитату из газеты «За коммунизм» (1970): «Широкая, удобная дорога пролегла в автозаводской район города... Приятно ехать по ней. Но вся эта прелесть и красота теряются, когда вам приходится в открытом поле на морозе и под вой холодного ветра стоять в ожидании автобуса или троллейбуса. Ни на одной из узаконенных остановок нет павильонов для пассажиров, кроме двух-трех наспех сколоченных деревянных будок. А пора

¹⁹⁸Административные блоки Автограда// Гидростроитель.1974. 10 января.

¹⁹⁹Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...». [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321>(Дата обращения:03.05.2017)

²⁰⁰Мельник С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 55. Город на вырост. [Электронный ресурс] // URL: <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=68033> (Дата обращения:04.05.2017)

бы подумать руководителям городского транспорта о создании хотя бы минимальных удобств для рабочих-строителей и жителей нового автозаводского района и построить павильоны для ожидания транспорта»²⁰¹.

Тема работы городского транспорта широко обсуждалась в местной прессе и была предметом беспокойства городского руководства, позднее вопрос был благополучно разрешен.

В активно строящийся город Тольятти для различных художественных работ приглашались известные, в основном московские, монументалисты. Одним из первых крупных столичных мастеров, работавших в Тольятти, был Юрий Иванович Боско, Заслуженный художник России, профессор Московского архитектурного университета. Ю.И. Боско создал в Тольятти несколько проектов. Для зала трудовой славы Волжского автозавода он создал мозаику, к сожалению не сохранившуюся. Он же автор стелы «Ладья» - одного из символов города.

По плану оформления Автозаводского района большая территория, простирающаяся от «Волгара» по направлению к кинотеатру «Сатурн» должна быть максимально насыщена произведениями искусства. Именно там находятся великолепные образцы монументально-декоративной пластики - «История транспорта», выполненные народным художником России Андреем Владимировичем Васнецовым. «История транспорта» - не только ценное художественное произведение. Она наполнена историческим и философским смыслом и несет в себе некую эмоциональную нагрузку и полна позитива»²⁰².

Обобщая вышесказанное, можно сделать вывод, что строительство социально-культурных объектов на территории Автозаводского района города Тольятти в период с 1969 по 1989 год осуществлялось согласно задуманному проекту, с соблюдением комплексного подхода

²⁰¹Литвинов С. Настала пора//За коммунизм.1970.27 февраля

²⁰²Антонова А.П. Монументально-декоративная скульптура А.В.Васнецова «История транспорта» как объект культурного наследия регионального значения// Культурное наследие России: региональный аспект. Самара. СГАКИ.2013. С.85-89

одновременного возведения жилья и объектов соцкультбыта. Сроки строительства основной доли объектов были соблюдены, имели место трудности и недочеты, но все вопросы решались в оперативном порядке не без сильной поддержки государства.

Социально – культурные объекты Автозаводского района города Тольятти нашли широкое применение и получили одобрение жителей города. И на современном этапе многие из них стали уже историческими достопримечательностями.

Заключение

Строительство жилья и социально-культурных объектов в Автозаводском районе города Тольятти в 60 – 80 годы XX века стало следствием строительства и развития Волжского автомобильного завода.

Согласно директивам КПСС, ВАЗ должен был сыграть важную роль в увеличении выпуска легковых автомобилей в стране, были установлены плановые показатели производства.

При расчете трудовых кадров учитывались перспективы широкого внедрения автоматизации, повышение уровня культурно-бытового обслуживания и связанное с этим увеличение до 22-25 % удельного веса работников коммунального хозяйства, торговли, просвещения и других обслуживающих отраслей. На основании этих данных была определена проектная численность населения нового города с учетом всех возможных перспектив развития производства.

Далее была определена потребность жилого фонда, на основании который был разработан генеральный план города Тольятти, определяющий его развитие, использование территории, планировку, застройку и благоустройство города на период в 25— 30 лет, с детальной разработкой строительства на 1968—1972 гг.

Новый генплан Автозаводского района конца 60-х годов отвечал самым передовым нормативам того времени. Создавая новый город Тольятти, по сути дела на свободной ровной площадке, авторы исходили из желания получить крупный градостроительный масштаб современного города, отвечающий масштабу огромного промышленного предприятия.

Строительство Автозаводского района города Тольятти должно было служить примером быстрого роста крупного города, строящегося на основе учета всего комплекса социальных, экономических, санитарно-гигиенических, технико-строительных и эстетических требований, предъявляемых к современному социалистическому городу. Комплексное

решение этих вопросов обеспечивает наилучшие условия труда, быта и отдыха трудящихся и позволяет провести ряд мероприятий, в результате осуществления которых город Тольятти должен стать в ближайшие годы одним из самых благоустроенных и образцовых городов страны.

Можно сказать, что, в некотором роде, город Тольятти стал экспериментальной площадкой для внедрения современных и смелых идей его проектировщиков. Здесь внедрялись новые типы жилых зданий, нашли применение новые строительные и отделочные материалы, применялись новые технические решения, что в свою очередь, по мнению специалистов, должно было повлиять на долговечность возводимых зданий, обеспечить повышенный уровень их отделки, с одновременной экономией как при строительстве, так и при последующей эксплуатации.

При возведении жилых и социально-культурных объектов Автозаводского района города Тольятти должен был активно применяться комплексный подход, суть которого заключалась в одновременном обеспечении новоселов жильем и благоустроенной инфраструктурой.

Однако, по факту имело место некоторое отставание в сроках сдачи социально – культурных объектов от проектных сроков. Эта проблема скрывала в себе ряд причин: диспропорция в объемах промышленных и городских объектов, приоритет в строительстве жилья, отсутствие рабочей силы, несогласованность в работе субподрядных организаций, несвоевременные поставки строительных и отделочных материалов и спецоборудования, проектировочные ошибки и т.д.

Строительство жилья осуществлялось в рамках допустимых сроков, иногда с опережением сроков, что служило дополнительным стимулом к работе и гарантом получения жилья для работников-очередников ВАЗа.

Основное строительство объектов Автозаводского района было выполнено силами организации Куйбышевгидрострой и его подразделениями.

Таким образом, на основе анализа архивных источников, можно резюмировать, что строительство Автозаводского района г.Тольятти осуществлялось в несколько этапов. На начальном этапе 1966-1967 гг. происходит расчет основных показателей Генплана и его согласование в вышестоящих инстанциях. Следующий этап 1968-1969 гг. знаменует собой запуск строительных процессов, освоение новых технологий строительства, комплектацию и обучение кадров. Далее, в 1970-1975гг. ведется активная и напряженная работа по строительству жилья и социокультурных объектов. В ходе застройки возникает необходимость корректировки первоначального проекта. Эти изменения стали основой III Генплана, и в период с 1976 по 1982 гг. он становится ориентиром для дальнейшего строительства Автозаводского района. Начинается освоение более отдаленных от ВАЗа территорий, в этот период происходит строительство 9,10,11,12,13 жилых кварталов Автозаводского района и начинается более активная застройка в Центральном и Комсомольском районах города Тольятти.

К началу 80 – х годов в Тольятти наблюдается некоторое замедление темпов строительства, по сравнению с более ранним периодом. Если строительство жилья происходит планомерно, то строительство объектов соцкультбыта практически «сходит на нет». Запуск наиболее сложных и значимых проектов начинают делить на несколько этапов и реализовывают частями, а часть объектов соцкультбыта переходит в статус «долгостроев».

Это объясняется тем, что с середины 70- х годов в СССР начинается общий спад темпов развития народного хозяйства, экономика приходит в состояние стагнации, несмотря на усилия руководства страны по повышению эффективности производства.

Попытки применения стимулов социалистического труда (соцсоревнования) не давали реального результата. Увеличивается импорт товаров, начинается спад отечественного производства, дефицит и товарный голод. С развитием кризисных явлений начинает ухудшаться ситуация в социальной сфере. Увеличивается число городского населения за счет их

притока из сельской местности. Падают темпы сельскохозяйственного производства, что приводит к обострению продовольственной проблемы. Финансирование социальной сферы происходит по остаточному принципу. Замедление экономического роста, сокращение социальных программ к началу 80-х годов было напрямую связано с закреплением за СССР статуса супердержавы, что требовало значительных военно-стратегических и внешнеполитических расходов.

Все эти процессы повлияли на реализацию градостроительной политики в Автозаводском районе города Тольятти.

Тем не менее, опыт строительства Автограда можно считать показательным и успешным. Особенность Тольятти заключалась не в том, что его пространство обогатилось появлением отдельных зданий, интересных с точки зрения художественных ожиданий времени, а в комплексности решения задач и достаточно высоком уровне исполнения не только общественных сооружений, но и массовой жилой застройки. Именно этот факт продемонстрировал результативность управленческой деятельности на высшем государственном уровне.

Список использованных источников и литературы

Источники

Неопубликованные источники

Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти.

Ф.Р-17. Главное управление архитектуры и градостроительства исполнительного комитета Тольяттинского городского Совета народных депутатов Куйбышевской области 1952 – 1989 гг.

Ф.Р-18. Производственное ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени строительно-монтажное объединение «Куйбышевгидрострой» (ПСМО КГС) Российского Государственного строительно-промышленного концерна по строительству в южных районах «Росюгстрой» 1949 – 1993 гг.

Ф. Р-352. Волжское объединение по производству легковых автомобилей («АВТОВАЗ») Министерства автомобильной промышленности СССР 1966-1989 гг.

Опубликованные источники

Сборники документов и материалов

1. Народное хозяйство РСФСР в 1967 г.: стат. ежегодник. - М., 1968. – 1008с.
2. Народное хозяйство СССР в 1980 г. - М., 1981. – 583с.
3. Постановление Совета Министров СССР 19 ноября 1964 г. О дальнейшем развитии кооперативного жилищного строительства // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. - М., 1968. -Т. 5. – 640с.
4. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. - М.: Политиздат, 1988.– Т. 16. - 280с.
5. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. - М., 1968. – Т. 5.– 295с.
6. XXII съезд коммунистической партии Советского Союза. 13 - 21 октября 1961 г.: стенограф. отчет. - М., 1961. – 60с.

Периодическая печать

1. Газета «Гидростроитель», 1967-1974 гг.

2. Газета «За коммунизм», 1970- 1976 гг.
3. Газета «Волжский автостроитель», 1969 -1986 гг.
4. Газета «Волжская коммуна», 1969 – 1986 гг.

Литература

1. «Наши недостатки, трудности и проблемы не такие мелкие, чтобы можно было себе позволить закрывать на них глаза»: засекреченное выступление Л.И. Брежнева на пленуме ЦК КПСС 15 декабря 1969 года. Архив А.Н. Яковлева // Альманах. Россия XX век. – [Электронный ресурс] - <http://www.alexanderyakovlev.org/almanah/inside/almanah-intro/1014759> (дата обращения: 05.04.2017)
2. 250 крупнейших промышленных центров России (Топ-250) – 2010 - [Электронный ресурс]- <http://urbanica.spb.ru/?p=3543> (дата обращения: 02.05.2017)
3. Антонова А.П. Монументально-декоративная скульптура А.В.Васнецова «История транспорта» как объект культурного наследия регионального значения// Культурное наследие России: региональный аспект. Самара. СГАКИ.2013. С.85-89
4. Ахмедова, Е.А. Градостроительные предпосылки формирования промышленных кластеров в Среднем Поволжье (на примере Самарской области) / Е.А. Ахмедова, А.В. Жоголева // Архитектура и строительство России. - 2015. - № 2. - С.2 – 13.
5. Ахмедова Е.А., Кольжанова О.А., Особенности формирования архитектурно - градостроительной структуры биофармацевтического кластера. // Вестник СГА-СУ. Градостроительство и архитектура: научно-технический журнал. - 2013. - №4. - С.6-10.
6. Ахмедова, Е.А. Эколого-градостроительная концепция ТРК «Жигулевская жемчужина» в национальном парке «Самарская Лука»// Приволжский научный журнал. - 2012. - № 2.

7. Белла, Ф. Тольятти, рождение нового города / Ф. Белла. - Екатеринбург: изд-во TATLIN, 2014. - 142с.
8. Бессонова, О.Э. Жилье: Рынок и раздача / О. Э. Бессонова. - Новосибирск, 1993. – 159с.
9. Болдырев, В.А.Итоги переписи населения СССР. По данным Всесоюзной переписи населения 1989 г. Госкомстат. СССР / В.А. Болдырев. -М.: Финансы и статистика.1990. – 45с.
- 10.Бромлей, Н.Я. Уровень жизни в СССР (1950 - 1965) / Н.Я. Бромлей // Вопросы истории. - 1966. - № 7. - С. 12.
- 11.Букин, С.С. Жизненный уровень рабочей семьи в Сибири (1946–1960 гг.) / С.С. Букин. - Новосибирск. 1984.– 251с.
- 12.Бурая, И.В. Колористическое решение градостроительного пространства в эпоху советского модернизма (На Примере г. Тольятти)/ И.В. Бурая // Международный Научный Журнал «Инновационная Наука». - 2017. - № 2. - С.227 – 232.
- 13.Бурая, И.В. Проект постановления совета министров СССР О строительстве новой части Тольятти: к вопросу О значении поволжского Автограда в развитии отечественного градостроительства 1960 – 1970-х гг. / И.В. Бурая //Международный научный журнал «Инновационная наука». - 2016. - № 1. - С.242 – 247.
- 14.Бытовое обслуживание населения в СССР. Постановление ЦК КПСС и статистика - [Электронный ресурс] - <http://statehistory.ru/1974/Bytovoe-obsluzhivanie-naseleniya-v-SSSR--Postanovlenie-TSK-KPSS-i-statistika/>(дата обращения:05.04.2017)
- 15.Веретенников, Д.Б. Понятие планировочной структуры города. Структурные компоненты и их планировочное воплощение / Д.Б. Веретенников // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. - 2014. - № 3. - С. 6-10.
- 16.Веретенников, Д.Б. Особенности и принципы преобразования центральных пешеходных пространств Тольятти/ Д.Б. Веретенников,

- В.М. Кузнецова // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Градостроительство: сборник статей. - Самара.2017. - С.32-41.
- 17.Веретенников, Д.Б. Художественно-композиционные аспекты формирования центральных территорий города Тольятти / Д.Б. Веретенников, А.Е. Маслова // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. - 2016. - № 3. - С. 104-109.
 - 18.Воробьев, А. Волжский автомобильный строится / А. Воробьев. - Куйбышев: Куйбышев. кн. изд-во., 1970. – 90с.
 - 19.Горлов, В.Н. Молодежные жилые комплексы в СССР - реальное достижение властей в 1970 -1980 годы/ В.Н. Горлов // Вестник МГОУ. Серия: История и политические науки. - 2016. - № 5. - С.110-116.
 - 20.Жилкин, С.Ф. Стратегическое городское планирование / С.Ф. Жилкин и др. - Самара: ООО НВФ «СМС», Самарская государственная архитектурно-строительная академия, 2001. – 264с.
 - 21.Журавлёв, А. М. Архитектура городов советской России. Серия «Строительство и архитектура» / А.М. Журавлев. - М.: Знание, 1984. – 48с.
 - 22.За день ровно на этаж подрастает город наш. ФОТОвзгляд на Тольятти. – [Электронный ресурс] - <http://saufaus.ru/2012/11/za-den-rovno-na-etazh-podрастаet-gorod-nash/> (дата обращения:11.04.2017).
 - 23.Залесская, Л. Вопросы ландшафтной архитектуры / Л. Залеская // Архитектура СССР. - 1970. - № 8. - С. 5.
 - 24.Зубков, Н.А. Организация кооперативного жилищного строительства / Н.А. Зубков, С.П. Индыченко, И.Н. Кучеренко. - К., 1988. – 256с.
 - 25.Зубков, Н.А. Индустриализация жилищного строительства в СССР / Н.А. Зубков, С.П. Индыченко, Ю.М. Родин. - М., 1973. – 240с.
 - 26.Иванова, Т.Н. Конструирование образа города в повседневном восприятии горожан (на примере г.о. Тольятти): картографический анализ/ Т.Н. Иванова, И. В. Цветкова, П.А. Тихонова //Карельский научный журнал. - 2016. - № 3. - С.144-147.

27. Качество жизни - [Электронный ресурс] - <http://center-yf.ru/data/stat/Kachestvo-zhizni.php> (дата обращения: 05.05.2017).
28. Колева, Г.Ю. Строительство городов в районах нового промышленного освоения в 1960-1980 годы / Г.Ю. Колева // Вестник Тюменского Государственного Университета. Социально-экономические и правовые исследования.- 2007. - № 1. - С.237-244.
29. Контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959 - 1965 годы. Утверждены XXI съездом КПСС 5 февраля 1959 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. - М., 1968. – Т. 4. – 524с.
30. Коростин, С.А. Жилищная политика в России за последние сто лет. – [Электронный ресурс] - naukovedenie.ru/PDF/104EVN215.pdf (дата обращения: 05.04.2017)
31. Ланьшина, Т.А. Региональная инновационная система Самарской области / Т. А. Ланьшина и др. – М.: Изд-во «Альянс Медиа Стратегия», 2014. - 183с.
32. Лебина, Н. Б. Повседневность эпохи космоса и кукурузы. Деструкция большого стиля. Ленинград. 1950–1960-е годы / Н. Б. Лебина. - СПб., 2015. – 240с.
33. Массовое жилищное строительство на современном этапе // Архитектура СССР. - 1978. - № 8. - С. 3–13.
34. Мельник, С. Г. Книга 3 // Связующая нить: Диалог молодежи 2005 с ветеранами 1945 (сборник). - Тольятти: Совет ветеранов ОАО «АвтоВАЗ», 2007. – 239с.
35. Мельник, С. Г. Улицы памяти / С. Г. Мельник. - Тольятти: Фонд «Духовное наследие», 2005. – 151с.
36. Мельник, С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 54. «Рождённый в любви...» - [Электронный ресурс] - <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=67321> (Дата обращения: 03.05.2017).

- 37.Мельник, С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 55. Город на вырост – [Электронный ресурс] - <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=68033> (Дата обращения:04.05.2017).
- 38.Мельник, С. Рукотворный город: как строился Тольятти. Часть 58. Новейшая история – [Электронный ресурс] - <http://tltgorod.ru/reporter/?theme=134&page=1&reporter=70101> (Дата обращения:04.05.2017).
- 39.Мельник, С.Ставрополь-на-Волге и его окрестности в воспоминаниях и документах / С. Мельник, В. Казакова. - Тольятти: Городской музейный комплекс «Наследие», 2004. – 340с.
- 40.Моногорода: расселить нельзя диверсифицировать?// Аналитические доклады (Екатеринбург, 23-24 апреля 2010 г.) - Екатеринбург: Изд-во УрГУ, 2010. - С.10.
- 41.Семизоров, Н. Строить – значит побеждать / Н. Семизоров // Куйбышев-Стара-Загора. - Куйбышев, 1983. – 140с.
- 42.На Волне Памяти: История Волжского Автомобильного в документах и фотографиях: кн. 1 / ред.-сост.А. Шаврин. Тольятти: Лит.-изд. группа АО «АВТО-ВАЗ», 2001. – 47с.
- 43.Овсянников, В. А. Ставрополь - Тольятти : страницы истории : ч. 1 / В.А. Овсянников. -Тольятти : Изд-во фонда «Развитие через образование», 1997. – 363с.
- 44.Овсянников, В. А. Ставрополь – Тольятти : страницы истории : ч. 2 : Дела и люди / В.А. Овсянников. - Тольятти : Современник, 1999. – 397с.
- 45.Овсянников, В.П. Тольятти-город, устремленный в будущее/ В. П. Овсянников //Школа университетской науки: парадигма развития. Издательство: Поволжский государственный университет сервиса (Тольятти). - С.181-185.
- 46.Остерман, Н. Жилой дом-комплекс с общественным обслуживанием / Н. Остерман, А. Петрушкова // Архитектура СССР. - 1965. - № 7. - С. 29–31.
- 47.Отечественная история (с 1917 г. до наших дней). - М., 2004. – 236 с.

- 48.Посашкова, К.Н. К вопросу о роли строительной организации «Куйбышевгидрострой» в создании Автозаводского района г. Тольятти/ К.Н. Посашкова, О.А. Безгина //Вестник Гуманитарного института ТГУ. - 2015. - № 4. - С.39-41.
- 49.Приходько, И.А. Молодежные жилые комплексы. Правовые вопросы / И.А. Приходько, А.Н. Силантьев. - М.: Юрид. лит., 1988. – 315с.
- 50.Родин, Ю.М. Индустриализация жилищного строительства в СССР / Ю. М. Родин. - М., 1973. – 120с.
- 51.Рубаненко, Б. Р. Планировка и застройка городов Тольятти и Набережные Челны: Тезисы сообщения на Всесоюзном научно-техническом совещании «Современные проблемы улучшения качества планировки и застройки новых городов», г. Тольятти, 25-27 октября 1977 г. М.: Ротапринт ЦНТИ по гражданскому строительству и архитектуре, 1977. – 25с.
- 52.Рубаненко, Б. Р. Новый Тольятти / Б. Р. Рубаненко, А. С. Образцов, М. К. Савельев. - М.: Знание, 1971. – 64с.
- 53.Рубаненко, Б.Р.Образная организация пространства нового города/ Б. Р. Рубаненко // Искусство. - 1983. - № 1. – С. 12 – 14.
- 54.Семизоров, Н. Как рождался автогигант / Н. Семизоров // Тольятти сегодня. - 1996. - 20 июня.
- 55.Семизоров, Н. Первой возвели столовую-временку / Н. Семизоров // Площадь Свободы. - 1997. - 25 сент. - С. 3.
- 56.Скрипачёва, И.А. Культурная среда молодых городов / И. А. Скрипачёва // Фундаментальные исследования. - 2007. - № 11. - С. 36 – 40.
- 57.Смахтина, Т. Жилищная проблема и ее решение в СССР / Т. Смахтина // Наше благосостояние сегодня и завтра. - М., 1988. - С. 114.
- 58.Созидатели : строительный комплекс Ставрополя-Тольятти, 1950-2000 / под общ. ред. С.Г. Мельника. - Тольятти: Этажи-М, 2003. – 240с.
- 59.Соколов, А.К. Курс советской истории 1941 - 1991 / А. К. Соколов, В. С. Тяжельникова. - М., 1999. – 367с.

60. Статистика Российской Империи, СССР и Российской Федерации. Исторические материалы – [Электронный ресурс] - <http://istmat.info/statistics> (дата обращения: 29.03.2017).
61. Строительство в Ленинграде 1955 – 1965 гг. Л. - М., 1965. – 88с.
62. Суровцев, А.М. Великое счастье / А. М. Суровцев. - М., 1985. – 145с.
63. Творческая направленность советской архитектуры на современном этапе. М.: Госстрой, 1961. – 186с.
64. Тольятти. Историко-экономический очерк. Куйбышев: Кн. изд-во, 1967. – 248с.
65. Шутов, И.М. Рожденные пятилеткой / И.М. Шутов. - М., 1972. – 46с.

Диссертации и авторефераты диссертаций.

1. Власов, С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии: дисс. докт. ист. наук. / С.А. Власов. - Иркутск. 2014. - 249 с.
2. Горлов, В.Н. Жилищное строительство в Москве как социокультурная проблема (1953 - 1991 гг.): дисс. докт. ист. наук. / В.Н. Горлов. - М., 2005. – 220 с.
3. Куринова, И.А. Исторический опыт советской партийно-государственной социальной политики (1964 –1985 гг.): дисс. докт. ист. наук. / И.А. Куринова. - М., 2004. – 236 с.
4. Солодилов, М.В. Архитектурно-пространственная трансформация моногорода для преодоления кризисных явлений (на примере г.Тольятти): дисс. на соиск. уч. степени кандидата архитектуры. / М.В. Солодилов. – Самара, 2016. – 230 с.