

Филиппов Василий Дмитриевич

Самарский государственный технический университет

Filippov Vasily

Samara State Technical University

ГОРОД И ДОРОГА. МЫСЛИ О ПРОСПЕКТЕ КАРЛА МАРКСА В САМАРЕ CITY AND ROAD. THOUGHTS ON KARL MARX AVENUE IN SAMARA

Описана функция дорожной сети города как одного из условий его формирования и существования, а также особенности её строительства в Советском Союзе при движении к светлому будущему. Приведён пример проспекта Карла Маркса в Самаре, уже более 90 лет присутствующего в планах развития города, но, несмотря на выделение земель под строительство, до сих пор не построенного. Обсуждаются последствия незавершённого строительства для дорожного движения и для городской среды окружающих жилых районов, а также его состояние на сегодняшний день и возможные последствия его успешного завершения в будущем. Описана разница в приоритетах для дорожного и жилищного строительства в современных российских городах как причина хронического ухудшения транспортной ситуации, а также постоянного невыполнения планов по городскому дорожному строительству.

The function of the city's road network as one of the conditions for its formation and existence, as well as the features of its construction in the Soviet Union when moving towards a brighter future, is described. Samara's Karl Marx Avenue, which has been present in the plans for the city development for more than 90 years, is exemplified. But it has not yet been built, despite the allocation of the land for construction. The consequences of construction in progress for traffic and the urban environment of the surrounding residential areas are discussed. The article also dwells upon its current state and potential consequences of its successful completion in the future. The difference in priorities for road and housing construction in modern Russian cities is described as the reason for the chronic deterioration of the transport situation, as well as the constant failure to fulfill plans for urban road construction.

Ключевые слова: город и дорога, строительство жилья, дорожное строительство, планирование.

Keywords: city and road, housing, road construction, planning.

Любой город когда-то начинался с дороги. Он мог возникнуть как место осуществления власти, затем, и в дополнение к этому, как место для осуществления торговли (в России – посады и слободы, в Европе – рыночные города (market town в Англии или minderstadt в Германии)). И обе предпосылки возникновения городов нуждались в дорогах. Первая – для сбора податей с уже покорённых властью территорий и дальнейшего расширения таких территорий. Вторая же без дорог была и вовсе невысказана, потому что торговые города без торговых путей возникнуть просто не могли [1]. Город-завод, возникший на Западе как итог промышленной революции, а в СССР как результат индустриализации, в Советском Союзе можно назвать способом реализации первой предпосылки – индустриального обеспечения победы власти в грядущей мировой революции, в случае Запада – второй, как способ, путём снижения издержек за счёт концентрации, достичь победы в конкуренции и, следовательно, преуспеть в торговле. Такие промышленные города также были невозможны без транспортных путей для подвоза сырья и вывоза их готовой продукции.

В уже возникших городах сразу же появилась необходимость воспроизводства условий их появления – власти и торговли. Поэтому, как средства такого воспроизводства, в сам город, из породивших учреждений церкви (монастырей), мигрировали места осуществления образования и здравоохранения, для доступа к которым, как и раньше, но уже внутри города, оказались нужны дороги. Точно так же они понадобились средствам воспроизводства, зародившимся уже в самом городе, местам для отдыха – паркам, спортивным сооружениям и учреждениям культуры. Сперва дороги внутри города были пешеходными, затем стали конными, а, начиная с начала XX в., постепенно превратились в автомобильные. По этой причине во всех городах росли ширина и протяжённость дорог.

В советское время перед градостроителями поставили «задачу наилучшей планировки города, выпрямления улиц, а также архитектурного оформления города, в целях придания ему должной красоты» (Л.М. Каганович, доклад «О Московском городском хозяйстве и о развитии городского хозяйства СССР» на пленуме ЦК ВКП(б), июнь 1931 г.) [2]. Это было сказано, прежде всего, про

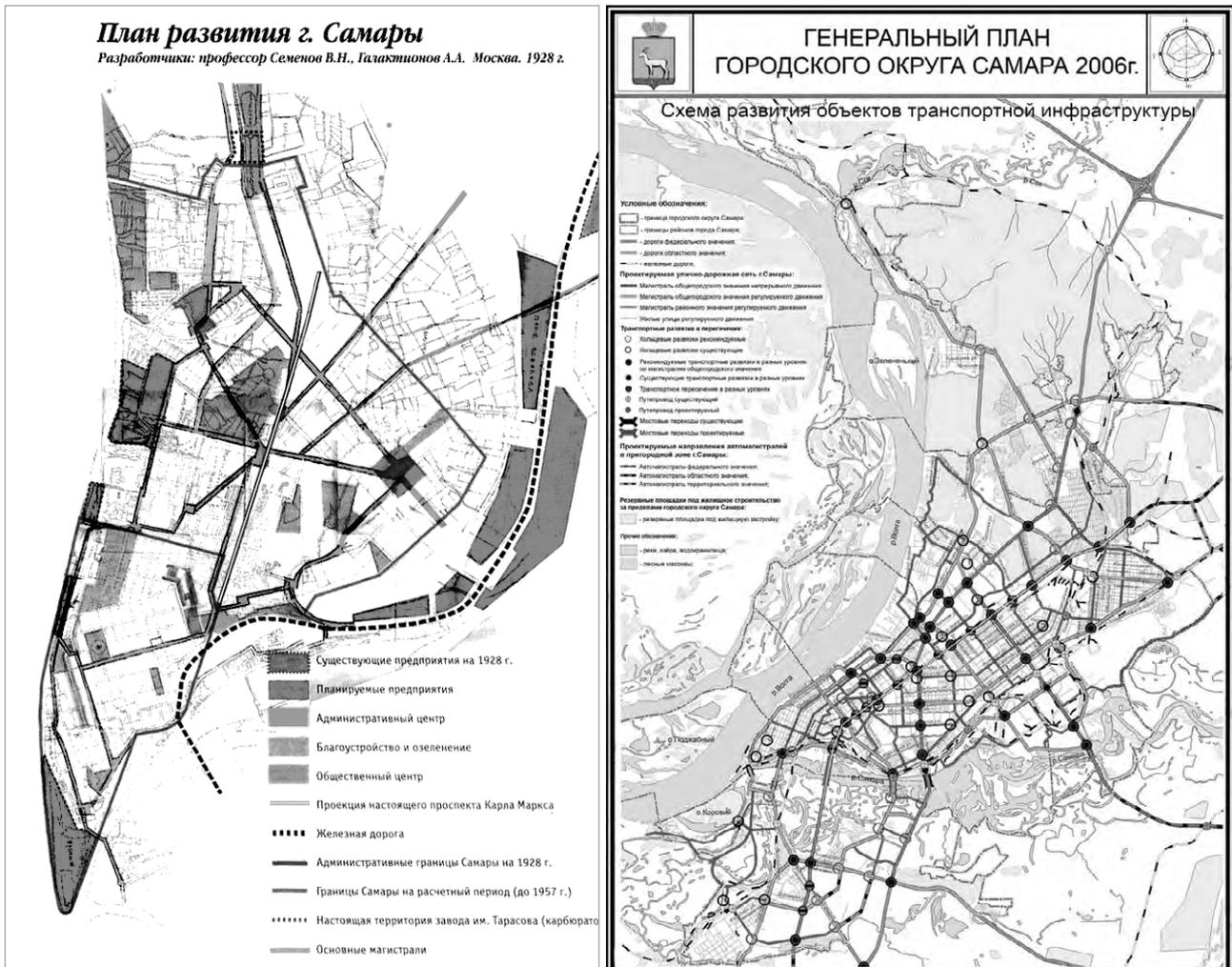


Рис. 1. Проспект Карла Маркса (ул. Сызранская) и Самаре на генеральных планах 1928 [7] и 2006 [8] гг.

Москву, но немедленно стало целью и для других городов. Можно заметить, что про улицы сказано лишь в части их выпрямления. После решения этой задачи городские проспекты должны были в праздники обеспечивать организованные и надлежащим образом оформленные шествия трудящихся, а по будням – подвоз этих трудящихся общественным транспортом к рабочему месту и отвоз их тем же транспортом в жилые районы. При уровне автомобилизации в 1938 г. – 6 на 1000, а в 1991 г. – 60 легковых автомобилей на 1000 жителей, большего не требовалось. Дорожная сеть советских городов строилась на перспективу построения коммунизма из расчёта 180 машин на 1000 горожан [3]. По состоянию на начало 2017 г., уровень автомобилизации по России составлял 288 на 1000, а в Самаре – 334 автомобиля на 1000 жителей [4]. К середине 2018 г. личных автомобилей в среднем по России из расчёта на 1000 человек стало 297 [5].

Проспект Карла Маркса в Самаре

В мире есть три основных традиции выделения городской территории для строительства дорог – североамериканско-австралийская, европейская и азиатская. Согласно первой дорожная сеть обычно занимает 30-35%, второй – 20-25%, и третьей – 10-12% пространства города. Эти традиции сложились исторически, как результат обеспеченности городов территориальными ресурсами в различных странах – в Северной Америке таких ресурсов больше, чем в Европе, в Европе больше, чем в Сингапуре. Типичные города первой традиции – Хьюстон, Сидней и Торонто, второй – Париж, Лондон и Мюнхен, третьей – Токио, Сингапур и Гонконг. В Москве по состоянию на 2010 г. дорожная сеть занимала 8,7% территории города [6]. То есть столица России, имеющей лучшие в мире ресурсы территорий, оказалась обеспечена автомобильными дорогами хуже Сингапура, практически не имеющего территорий для



Рис. 2. Проспект Карла Маркса в Самаре (Яндекс-Панорамы и Google Maps, 2015-2018 гг.).

своего развития. Это закономерный итог десяти-летних движения к светлому будущему по пути обществления всего, включая транспорт. Пример того, когда территориальные ресурсы есть и даже постоянно заносятся в Генеральный план города, а городской дороги до сих пор не существует, есть в Самаре.

В 2018 г. уже можно было бы отметить 90-летний юбилей первого появления в генплане проспекта Карла Маркса (тогда улицы Сызранская – В.Н. Семенов и А.А. Галактионов, проект «Большая Самара»), который следовало проложить через весь город (рис. 1). Во многих местах, хотя проспектом такое назвать трудно (это скорее проезд), дорога была проложена и вскоре, из-за отсутствия по ней сквозного движения и необходимого для этого её обустройства, эти места начали приходить в упадок, в котором находятся на сегодняшний день. Места вокруг, которые были запланированы под автомагистраль, сегодня, благодаря успешно проведенной приватизации, являются или объектами частной собственности в виде гаражей и автостоянок, или (где приватизировать не было возможности или смысла) представляют собой обыкновенный и ничем не обустроенный пустырь, вдоль которого были построены и сегодня продолжают строиться многоэтажные жилые дома (рис. 2).

Местами проспект Карла Маркса представляет собой аналог «тропы Хо Ши Мина» (рис. 3), но неизменными на всём его протяжении являются

элементы «благоустройства»: ржавые гаражи, законные и незаконные автостоянки, окружённые такими же ржавыми заборами, сараи и иногда даже стихийные свалки (рис. 4). Это последствия постоянного не выделения средств на дорожное строительство.

«Транспортные проблемы г.о. Самара, зафиксированные в двух стратегических документах генерального планирования (генеральный план от 1978 г. и 1994 г.), так и не нашли своих решений, несмотря на экстенсивное территориальное развитие города. Площадь города в границах городской черты увеличилась за 30 лет в 1,5 раза, а улично-дорожной сети всего на 7,5 %. Недалёк тот день, когда горожане и профессиональное сообщество будут отмечать 100-летие концепции скоростной магистрали непрерывного движения (проспект Карла Маркса – магистраль «Центральная»), заложенной в генеральном плане 1928 г. (разработан профессором В.Н. Семеновым и А.А. Галактионовым). Это пример игнорирования общесистемных интересов территории и города, когда застройка пустырей, а не «главной улицы» города, присвоение почтовых адресов на проспекте Карла Маркса с видом на гаражные зоны, привели к ситуации отсутствия главной «артерии» при наличии места для неё». [9]

К этому нужно добавить, что, кроме проблем с передвижением по городу в час пик (в Самаре пробки 8 баллов по Яндекс-практически ежедневно, а с ухудшением погоды – регулярно несколько



Рис. 3. Проспект Карла Маркса в Самаре в районах пересечений с ул. Санфириковой, ул. Малокаменной и в районе жилого дома № 95 (Яндекс-Панорамы и Google Maps, 2015-2018 гг.).



Рис. 4. . Проспект Карла Маркса в Самаре: «благоустройство» (Google Maps) и движение, где оно есть (63.ru).

раз в месяц случается 10 баллов), это не строительство городской магистрали вызывает и другие проблемы. Городская среда, примыкающая к такой не построенной главной дороге (это дворовые проезды, пешеходные дорожки, дворовые территории) по этой причине не благоустраивается и обитатели таких районов, хоть в уже и не новых, но весьма достойных и по качеству, и по техническому состоянию домам, фактически живут на нарушенной [10], затем заброшенной, оттого хронически деградирующей территории. Это наглядный пример так называемой безобразной жилой среды [11], в которой никому жить не следует, но некоторым, не самым бедным горожанам, жить приходится.

В дополнение следует сказать, что согласно плану, с 2005 по 2009 гг. строили продолжение проспекта за городом, магистраль Центральную (это имя впервые появилось в плане «Большой

Куйбышев» 1937 г. [7] как название не построенного проспекта с нынешним именем Карла Маркса) для соединения с Обводной дорогой. Но из-за отсутствия средств, из 14 км построили 11 км двухполосной автодороги [12] с железнодорожными мостами, которая от Обводной дороги на данный момент приводит в дачные участки (рис. 5).

Начиная с 2012 г., вновь начали проектирование и подготовку к строительству магистрали, которое планируется с 2020 г. и отношения к городу она пока иметь не будет (рис. 6).

В заключение надо сказать, что при планировании проспекта Карла Маркса и строительстве прилегающих микрорайонов, судя по всему, предусматривалось передвижение жителей общественным транспортом, и поэтому необходимого числа парковочных мест здесь нет. Сегодня, когда Самара устойчиво удерживает одно из первых мест по



Рис. 5. Окончание (или начало) магистрали «Центральная» в Волжском районе [13].



Рис. 6. Примерный план доствраивания магистрали «Центральная» (Google Earth).

автомобилизации в России, так и не построенный проспект в местах его высотной застройки стал огромной автостоянкой (рис. 7) и нетрудно догадаться, где окажутся эти автомобили, если магистраль

непрерывного движения всё же будет построена. В связи с этим, представляется разумным учесть сложившееся развитие города и отказаться от строительства проспекта как магистрали непрерывного



Рис. 7. Проспект Карла Маркса в роли парковки длиной 800 м. (Google Earth).

движения, проложив на запланированной территории обычную магистральную улицу со светофорным регулированием, разместив на освободившихся краях общедоступные парковочные зоны, как это делается в больших американских городах.

Дорожное и жилищное строительство в городе

Нельзя сказать, что подобная ситуация везде. Например, в Москве картина совсем иная – благодаря унаследованной от советского времени предельной концентрации ресурсов (к которой в не советское время добавилась та же концентрация капитала) в столице страны, у этого города есть возможность развивать свою дорожную сеть. Начиная с 2011 по 2018 г. в Москве было построено свыше 670 км новых дорог [14]. Однако, примеры подобных городов в России можно пересчитать по пальцам. Всем прочим большим городам остаётся уповать на дотации из центрального распределителя, который тоже был бережно сохранён как полезное советское наследие. Получение дотаций обычно происходит в связи с неким исключительным событием, например, с проведением чемпионата мира по футболу. На строительство новых дорог средств при этом не находится, в лучшем случае происходит ограниченная реконструкция ряда магистралей и во всех случаях – приведение в порядок существующей дорожной сети. Именно так произошло в Самаре, и лишь благодаря этому проезжая часть её давно существующих дорог стала по-настоящему проезжей.

Однако, проблема не только в отсутствии выделения средств и возможности развивать дорожную сеть города. Проблема ещё и в строительстве. Строительстве совсем не дорожном, а жилищном: *«Застройщик, допущенный на местный рынок, может строить везде, где найдет или расчистит место для котлована. Наличие дорог и прочего транспортного ресурса, сообразного вновь возникающей функциональной нагрузке, считалось непринципиальным: если «таможня дает добро», то строй свой дом хоть поперек дороги. Озабоченным горожанам настоятельно рекомендовалось принимать этот порядок как должное. ... Застройщик мог поставить 30-этажную башню на месте снесенной пятиэтажки, предусмотрев в подземном паркинге всего-то 70 автомест на 100 квартир. Никаких особых улучшений в окружающей транспортной инфраструктуре, как правило, не производилось вовсе. Недвижимость во всех случаях успешно продавалась; штук 150-200 автомобилей сверх подземных счастливицев притыкались во*

дворе и в междомовых проездах; окрестные улицы немедленно становились точками концентрации хронических заторов». [15]

Это описание совсем недавней практики строительства жилья в Москве. В Самаре, при несопоставимом уровне развития дорожной сети, уровне выделяемых средств на её содержание и расширение, и превосходстве над столицей по числу легковых автомобилей на 1000 жителей (на начало 2017 г. – 334 против 307-ми), такая практика, также в превосходящих столичных мерки масштабах, успешно существует сегодня. В феврале 2017 г. власти Самары утвердили норматив, по которому в каждом строящемся жилом доме на каждую квартиру должно быть предусмотрено не менее одного парковочного места в подземном паркинге или на придомовой территории [14]. Этот норматив (1/1), по московскому опыту (цитата выше), нельзя назвать вполне приемлемым, но он всё-таки выше считающегося неприемлемым для Москвы соотношения 7/10. Тем не менее, летом 2018 г. ряд застройщиков получили от мэрии разрешение на отклонение и от таких весьма либеральных норм жилищного строительства. На пересечении ул. Советской Армии и Дыбенко будет построен многоэтажный жилой дом с соотношением 4/10, на 18 км Московского шоссе – многоэтажный дом с соотношением 3,5/10. Три многоэтажных дома на участках: в границах ул. Физкультурной, Победы, Кузнечного проезда и Псковской; в границах улиц Гагарина, Победы и Первого Безымянного переулка; в границах ул. Красноармейской, Ленинской, Рабочей, Братьев Коростелевых – все эти дома было разрешено строить исходя из соотношения 3/10. Наконец, на пересечении Московского шоссе и ул. Димитрова было разрешено строить жилой дом «высотой до 80 м», в котором предусмотрено 15 парковочных мест на 100 квартир [16].

Несложно предположить, каким образом будет решаться проблема парковки во вновь построенных по таким нормативам жилых домах. В зависимости от существования вблизи домов свободного, но не предоставленного застройщику места (например, из-за наличия в этом месте инженерных сетей), возможны два варианта. В случае, когда такое место есть, оно, в нарушение всех норм, будет использовано под гаражи и автостоянки – примерно таким образом, как оказался «благоустроен» описанный выше проспект Карла Маркса. В случае, когда такого места нет (а это наверняка произойдёт в исторической части города), «лишние» автомобили будут припаркованы на проезжей части



Рис. 8. Рим, Анниева дорога (IV в. до н.э.) [17] и Самара, ул. Революционная (XXI в. н.э.) (Яндекс-Панорамы).

близлежащих городских дорог, ограничивая их пропускную способность, или же «машины будут стоять на песочницах, газонах и детских площадках» [16]. Опыт применения второго варианта для решения проблем с парковкой в многоэтажных жилых комплексах Самары также уже достаточно хорошо известен.

Современный большой город, присоединив окружающие территории и, по существу став агломерацией, сконцентрировал в себе в разных сочетаниях все свои причины и следствия, в значительной степени уже может быть самостоятельным, и нуждается в дорогах, прежде всего, для своего внутреннего существования и развития. Казалось бы, это не подлежит сомнению, но история развития российских городов показывает, что выводов в наших условиях из этого (за очень редкими исключениями) не делается, практика застройки даёт примеры противоположного свойства, вплоть до применения в городском дорожном строительстве нормативов Древнего Рима (рис. 8).

В СССР, согласно приведённому выше руководящему указанию, градостроители были заменены архитекторами, которые в первую очередь стали выполнять понятное им «архитектурное оформление города». Безусловно, архитекторы старались быть в курсе современных достижений градостроительства, но реализовать им эти достижения удавалось лишь на периферии основного городского строительства – например, при строительстве рабочих посёлков [18]. Но и в этом редком случае дорожному строительству значения не придавалось совсем, по причине практически полного отсутствия у населения личных автомобилей. Лишь после ухода теоретиков «оформления города» ситуация изменилась, оформление отошло на второй план, но личный транспорт у горожан так и не появился. Поэтому советское

градостроительство (которое уже в общем-то соответствовало этому названию), имея в виду близкую перспективу победы коммунизма или полного обобществления всего, занималось планированием городских дорог, прежде всего, для общественного транспорта. Результатом ухода теоретиков обобществления, а с ними и целостного городского планирования советского образца [19], стало то, что о дорогах в городе вовсе забыли. Вспомогательную роль играют и сами архитекторы, а главный в российском городе теперь застройщик, который сегодня строит не город, а дома в городе. Дома чем выше, и чем в них больше квартир, тем лучше – это снижение издержек на землю и инженерную инфраструктуру, и отсюда увеличение прибыли.

Как и во всём мире, у нас существует разделение труда – застройщик строит дома, а город строит дороги. Но у нас так сложилось, что у застройщика деньги есть, а у городских властей денег на строительство дорог, за редкими исключениями, нет. Поэтому новые дома в российских городах строятся постоянно (и городские власти об этих успехах застройщика даже обязаны отчитываться), а новые дороги в большинстве случаев – лишь по праздникам и только на дотации из центрального распределителя. В этом заключена причина хронически углубляющихся транспортных проблем многих российских городов. Возможность строить вначале дома или их массивы, а (по факту) лишь потом дороги является исключительно российским изобретением, благоприятным для застройщика, с возможностью неограниченного извлечения им прибыли. Архитектору дороги тоже неинтересны: дому, исходя из творческих соображений, можно придать форму, ведь именно создание формы является основой архитектурной профессии, и форма также является признаком профессиональных

достижений. Дороге каким-то особенным образом форму придать невозможно: она либо прямая, либо изогнутая – но всегда плоская и на уровне земли, лишь многоуровневые развязки могут иметь какую-то форму, но и она жёстко функционально обусловлена, потому объектом для архитектурного творчества являться не может.

Планирование городского дорожного строительства и его реализация в Самаре

В 2006 г. в Самаре была разработана Концепция пространственного развития города и примерный сценарий его развития на десять лет [20], после публичных слушаний, работы с замечаниями и согласования с Правительством России, в марте 2008 г. в виде Генерального плана они были утверждены Думой городского округа Самара [7]. Создание Генерального плана Самары происходило с использованием последних технологических достижений, например, впервые была применена единая цифровая картографическая основа (ЕЦКО) [21], тем не менее, на методических принципах советского градостроительного планирования. В очередной раз в план было включено и строительство одного из участков проспекта Карла Маркса. Однако, всё то, что было намечено в Генеральном плане, развитием города, происшедшим в течение более 10 лет, во многом, если не во всём, было проигнорировано. Особенно это заметно в дорожном строительстве, где в очередной раз внимание было уделено лишь магистральным улицам, опять имея в виду их назначение для движения общественного транспорта:

«Из тринадцати планируемых мероприятий по реконструкции существующих магистральных улиц и строительству новых за десять лет полностью выполнено только одно – это реконструкция ул. Солнечной. Не построены такие важнейшие элементы улично-дорожной сети города, как Южная обводная дорога от Хлебной площади до Южного моста и часть проспекта Маркса (магистральной Центральной) на участке от Ракитовского шоссе до пр. Кирова; не построен также фрагмент магистральной Центральной от Ракитовского шоссе до восточной городской черты. Не реализованы планы строительства улиц, соединяющих Московское шоссе и ул. Ново-Садовую. Это продолжения улиц Мичурина, Авроры, 22-го Партсъезда, Ново-вокзальной. Не выполнено также продолжение улицы Владимирской до ул. Промышленности и не реконструирован проспект Кирова с доведением его параметров до уровня магистральной общегородского значения» [21].

Нет никаких оснований ставить под сомнение профессионализм создателей Генерального плана Самары. В очередной раз в истории градостроительства произошло подобное тому, что когда-то, в конце XIX в., случилось со столь же проработанным с точки зрения потребностей города (но не потребностей горожан) планом Мюнхена: *«Город возрос над нами и приобрёл такое расширение, что все надо охватывать гораздо дальше и больше, чем это можно было себе представить» [22].* Как и в тот раз, причина в неадекватности исходных предпосылок городского планирования. В том случае, и в этом случае генплана советского образца: с одной стороны, было проигнорирована частная собственность на землю, с другой стороны, не было введено адекватных градостроительных ограничений в использовании этой частной собственности ради общего блага горожан. Примеры успешного городского планирования, учитывающего оба этих обстоятельства, существуют как в европейской практике, так и в градостроительстве США. Как некий предельный, но успешный случай, можно привести пример американского города Хьюстона с населением 2,4 миллиона (4-й по величине город США), где нет (и никогда не было) зонирования, где по сути нет генерального плана (до 2015 г. его не существовало формально), но всегда был, есть и выполняется план развития и реконструкции его городских дорог [23]. Часть принципов адекватного планирования, например, квартальная застройка, уже изложены и на русском языке [24]. Также не лишним в планах будет учесть совсем не идеальное, но уже сложившееся развитие города. Тем не менее, пока у нас не придёт реальное осознание, что город начинается с дороги, вряд ли в жизни российских городов что-то сможет измениться.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Иванов И.А. Дороги мира. История и современность. М.: Инфра-Инженерия, 2017 г., 310 с.
2. Медведев Р.А. Ближний круг Сталина. Сопратники вождя - Москва: Яуза Эксмо, 2005. – 349 с
3. Блинкин М.Я. Автомобили в городе: особенности национального пути // Архитектурный вестник. 2010. №2 (113). С. 42-45
4. Тимерханов Азат “Рейтинг российских городов-миллионников по обеспеченности автомобилями” // Пресс-релиз Автостат. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/29680/>
5. Лобода Виктория “На 1000 россиян приходится 297

- легковых автомобилей” // Новости Автостат. URL: <https://www.autostat.ru/news/35771/>
6. Блинкин М.Я. Автомобили в городе: особенности национального пути // Архитектурный вестник. 2010. №4 (115). С. 60-63
7. Синельник А.К., Самогоров В.А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х - начала 1940-х гг. – Самара, 2010
8. Генеральный план городского округа Самара. Т. 1 «Положения о территориальном планировании, карты и схемы». Самара, 2008.
9. Головин А.Г., Лёушкина Т.А. «Ишемия и атеросклероз сосудов» города и концепция опережающего приоритетного развития транспортного каркаса Самары // А.С.С. - Проект Волга. 2013. № 32-33. С. 69-73.
10. Володина Н.Н. Контактная территория как объект исследования и проектирования. Классификация нарушенных земель контактных территорий крупнейшей агломерации, их инвентаризация // Вестник СГА-СУ. 2010. С. 39-45
11. Малахов С.А. Безобразная жилая среда: фатум или насущная проектная цель? // Innovative project. 2017. T.2, No1. С. 122-124. DOI: 10.17673/IP.2017.2.01.12
12. Портнов Георгий «В Самаре спланируют территорию под строительство дороги на проспекте Карла Маркса и реконструкцию автомагистрали «Центральная» // Коммерсантъ, 30.01.2019, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3867877>
13. Карягин Александр «За 8 минут весь проспект Карла Маркса г. Самара». URL: <https://www.youtube.com/watch?v=OFvETp98Uso>
14. Собянин С.С. “Москва - 2018. Новые дороги”. 22.03.2018 г. URL: <https://www.sobyanin.ru/moskva-2018-novye-dorogi>
15. Блинкин М.Я. Город, удобный для жизни // Forbes, 04.03.2011 <http://www.forbes.ru/ekonomika-column/vlast/64312-gorod-udobnyi-dlya-zhizni>
16. Вавина Елена “Парковку поделили на семь кварталов” // Коммерсантъ (Самара) №116 от 05.07.2018, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3676852>
17. Аппиева дорога. Часть 11. Конец пути. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=pSfKrn2S2SQ>
18. Филиппов В.Д. Братя Веснины и «Коломенград» как прототип массовой жилой застройки // Innovative Project. 2016. T.1. №1. С. 34-41. DOI: 10.17673/ip.2016.1.01.6.
19. Ахмедова Е.А. Современный генеральный план города и возможности его реализации в условиях рынка // Промышленное и гражданское строительство. 2010. № 8. С. 6-10.
20. Ребайн Т.Я., Корякин Ю.М., Васильчикова С.Ф. Концепция пространственного развития города Самары. Департамент строительства и архитектуры Администрации г. Самара. Самара, 2006.
21. Корякин Ю.М. Генеральный план Самары: проект и реальность // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Архитектура и градостроительство: сборник статей. – Самара, 2019, с. 656-665
22. Steffan, Felix (2013) Theodor Fischers Stadtplanungen für München im Kontext der Städtebauteorie um 1900. Die Prinzregentenstraße. Ludwig-Maximilians-Universität München. Faculty of History and the Arts, DOI: 10.5282/ubm/epub.19145
23. Houston Complete Streets and Transportation Plan. Executive Orders 1-15. November 1, 2013. URL: <https://www.houstontx.gov/execorders/1-15.html>
24. Стандарт комплексного развития территорий. Книга 1. - Минстрой России, ДОМ.РФ, КБ Стрелка. Редакция от 15 марта 2019 г. URL: <https://xn--dlaqf.xn--plai/development/urban/printsipy-kompleksnogo-razvitiya-territoriy/>

REFERENCES

- Ivanov I.A. The roads of the world. History and modernity. M.: Infra-Engineering, 2017, 310 p.
- Medvedev R.A. The inner circle of Stalin. Companions of the Leader - Moscow: Yauza Eksmo, 2005. - 349 p.
- Blinkin M.Ya. Cars in the city: features of the national path // Architectural Bulletin. 2010. No2 (113). S. 42-45
- Timerkhanov Azat “Rating of Russian cities with population over a million people by car availability” // Press release Avtostat. URL: <https://www.autostat.ru/press-releases/29680/>
- Loboda Victoria “There are 297 passenger cars per 1000 Russians” // News Avtostat. URL: <https://www.autostat.ru/news/35771/>
- Blinkin M.Ya. Cars in the city: features of the national path // Architectural Bulletin. 2010. No4 (115). pp. 60-63
- Sinelnik A.K., Samogorov V.A. Architecture and urban planning of Samara in the 1920s - early 1940s. - Samara, 2010
- The general plan of the Samara city district. T. 1 «Provisions on spatial planning, maps and schemes.» Samara, 2008.
- Golovin A.G., Lyoushkina T.A. «Ischemia and vascular atherosclerosis» of the city and the concept of advanced priority development of the transport framework of Samara // A.S. - The Volga project. 2013. No. 32-33. pp. 69-73.
- Vologdina N.N. Contact territory as an object of research and design. Classification of disturbed lands of contact territories of the largest agglomeration, their inventory // Bulletin of SASU. Samara, 2010. pp. 39-45
- Malakhov S.A. An ugly living environment: a fatum or an urgent project goal? // Innovative project. 2017. V.2, No1. pp. 122-124. DOI: 10.17673/IP.2017.2.01.12
- Portnov Georgy “In Samara, they plan the territory for the construction of a road on Karl Marx Avenue and the reconstruction of the Central highway” // Kommersant, 01/30/2019, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3867877>
- Karyagin Alexander “In 8 minutes, the whole avenue of Karl Marx, Samara.” URL: <https://www.youtube.com/watch?v=OFvETp98Uso>

14. Sobyenin S.S. "Moscow - 2018. New roads". 03/22/2018
URL: <https://www.sobyenin.ru/moskva-2018-novye-dorogi>
15. Blinkin M.Ya. A city convenient for life // Forbes, 03/04/2011 <http://www.forbes.ru/ekonomika-column/vlast/64312-gorod-udobnyi-dlya-zhizni>
16. Vavina Elena "The parking lot was divided into seven apartments" // Kommersant (Samara) No. 116 dated 07/05/2018, URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3676852>
17. Appian Way. Part 11. The end of the road. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=pSfKrn2S2SQ>
18. Filippov V.D. The Vesnin brothers and Kolomengrad as a prototype of mass residential development // Innovative Project. 2016. V.1. No. 1. pp. 34-41. DOI: 10.17673/ip.2016.1.01.6.
19. Akhmedova E.A. The modern master plan of the city and the possibility of its implementation in a market // Industrial and civil construction. 2010. No. 8. pp. 6-10.
20. Rebain T.Ya., Koryakin Yu.M., Vasilchikova S.F. The concept of spatial development of the city of Samara. Department of construction and architecture of the Administration of Samara. Samara, 2006.
21. Koryakin Yu.M. General plan of Samara: project and reality // Traditions and innovations in construction and architecture. Architecture and urban planning: a collection of articles. - Samara, 2019, pp. 656-665
22. Steffan, Felix (2013) Theodor Fischers Stadtplanungen für München im Kontext der Städtebauteorie um 1900. Die Prinzregentenstraße. Ludwig-Maximilians-Universität München. Faculty of History and the Arts, DOI: 10.5282/ubm/epub.19145
23. Houston Complete Streets and Transportation Plan. Executive Orders 1-15. November 1, 2013. URL: <https://www.houstontx.gov/execorders/1-15.html>
24. Standard for integrated development of territories. Book 1. - The Ministry of Construction of Russia, DOM.RF, KB Strelka. March 15, 2019 revision URL: <https://xn--d1aqf.xn--p1ai/development/urban/printsiyu-kompleksnogo-razvitiya-territoriy/>

Для ссылок: Филиппов В.Д. Город и дорога. Мысли о проспекте Карла Маркса в Самаре // Innovative project. 2017. T.2, №4. С. 60-69. DOI: 10.17673/IP.2017.2.04.4

For references: Filippov V.D. Filippov V.D. City and road. Thoughts on Karl Marx Avenue in Samara // Innovative project. 2017. T.2, №4. pp. 60-69. DOI: 10.17673/IP.2017.2.04.4