

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ, РЕСТАВРАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ



УДК 711.4.01

DOI: 10.17673/Vestnik.2020.01.12

Т. Г. АРТЕМЬЕВА
А. В. АДОНИНА

ОБ ОСНОВНЫХ ФАКТОРАХ ВЛИЯНИЯ НА ВЕКТОР РАЗВИТИЯ РЕАЛИЗОВАННОЙ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ УТОПИИ

MAIN FACTORS INFLUENCING THE VECTOR OF DEVELOPMENT OF THE IMPLEMENTED URBAN UTOPIA

Рассматривается роль социального контекста в эволюции реализованной градостроительной утопии. Выявлены онтологические и морфоструктурные проблемы одной из реализованных градостроительных утопий на примере г. Тольятти. Установлено, что генеральный план Автозаводского района Тольятти, полностью отвечающий идеалам Афинской хартии, вступил в противоречие с представлением о городе как концентрированной среде. Отмечено, что современный Тольятти находится в поиске решения проблемы целостности городской структуры. Сделан вывод: преодоление кризисного состояния Тольятти лежит в области генерирования, в том числе новых утопий; интеграции существующих морфоструктур; подкрепления избыточной концептуальности формы контекстуальностью содержания. Предложена новая морфологическая единица – макрокаркас, в основе которого – многоуровневая интеграция транспортных и пешеходных потоков.

Ключевые слова: социальный контекст, реализованная утопия, утопическая модель, социалистический город, модернизм, морфоструктура, Тольятти

Введение. Эволюционно все новые городские образования тяготеют к существующим историческим городам. Отличительная особенность европейского градостроительства – непрерывность процесса роста, когда городское ядро постепенно обрастает новыми районами. В советском градостроительстве разрастание исторически сложившихся городов происходило параллельно со скачкообразным возник-

The article discusses the role of the social context in the evolution of implemented urban development utopia. The ontological and morphostructural problems of one of the implemented urban development utopias on the example of the city of Togliatti are revealed. It was established that the general plan of the Avtozavodsky district of Tolyatti, which fully met the ideals of the Athenian Charter, came into conflict with the idea of the city as a concentrated environment. It is noted that modern Togliatti is in search of a solution to the problem of the integrity of the urban structure. The conclusion is drawn: overcoming the crisis state of Togliatti lies in the field of generating, including new utopias; integration of existing morphostructures; reinforcing redundant conceptuality of form with contextual content. A new morphological unit is proposed – this is macro frame, which is based on multi-level integration of traffic and pedestrian flows.

Keywords: social context, realized utopia, utopian model, socialist city, modernism, morphostructure, Togliatti

новением целостных городских комплексов на основе единственного или доминирующего градобразующего фактора (Магнитогорск, Нижний Тагил, Набережные Челны и др.). Низкая и географически неравномерно распределенная по сравнению с Европой плотность населения в Советском Союзе была одним из главных факторов своеобразия градостроительных подходов. Градостроительная парадигма СССР

опиралась на примат развития производственного комплекса, сопровождавшегося проблемами размещения большого объема производительных сил. Огромные расстояния и низкий уровень освоения территории являлись факторами инертности для массового перемещения производительных сил и, одновременно, препятствием для масштабного строительства на новых территориях. Вследствие этого строительство новых городов осуществлялось главным образом на базе исторических поселений, но не путем прироста периферии, а механическим присоединением новых районов с самодостаточной функциональной структурой, без их интеграции с историческим ядром. Таким образом, близость крупнейших городов со сложившейся производственной базой являлась значимым фактором, влияющим на выбор места для нового города.

Ситуация ускоренной индустриализации как вынужденной меры преобразования страны требовала строительства новых городов и пересмотра существующих на тот момент градостроительных технологий. Проблемы поспешных, без должной критики реализаций утопических идей будут обнаружены спустя десятилетия.

Один из крупнейших моногородов, расположенный на левом берегу Волги, город Тольятти стал характерным примером города, реализованного в парадигме советского градостроительства. Проект генерального плана Тольятти был выполнен в полном соответствии с нормативной базой, учитывающей параметры однородной, как было принято считать на тот момент, социальной структуры населения страны и был призван демонстрировать уровень амбиций и достижений СССР в области промышленности и градостроительства. Игнорирование социального контекста оказалось основным препятствием генерирования полнокровной городской среды. Вследствие этого грандиозные планы дальнейшего развития города в соответствии с утопической концепцией вступили в конфликт с действительностью [1].

В настоящее время генеральный план Тольятти не представляет собой единой морфоструктуры. Он достаточно механически объединяет автономные районы с собственным историческим прошлым и композиционно независимой морфоструктурой каждого из них (рис. 1).

История формирования. Ставрополь-на-Волге, будущий Тольятти – исторический город, основанный в 1737 г. Василием Татищевым, после 1945 г. с идеологической точки зрения представлял собой пережиток прошлого и был затоплен в связи со строительством Куйбышевской ГЭС. Мастерской во главе

с Михаилом Сорокиным был спроектирован генеральный план из отдельных участков застройки, расположенных в нескольких километрах друг от друга. Вдоль берега по обе стороны плузов был образован Комсомольский район. В отдалении на ровной местности был построен Центральный район (рис. 2). Реализованный частично район за лесным массивом планировался в виде города-сада. Однако на пути развития города встал ряд проблем: близость промышленной зоны с Центральным районом привела к загрязнению окружающей среды. Генеральный план города не предполагал возможности дальнейшего расширения, был слишком формальным и жестким [2].

Завершающий этап формирования Тольятти характеризовался строительством нового района и реализацией амбициозного проекта автомобильного завода. Критерии выбора территории будущей автомобильной столицы Советского Союза носили прагматичный характер: наличие трудовых ресурсов и действующих строительных организаций, удобная транспортная сеть, экономика новой инфраструктуры производства и жилья в зависимости от места расположения завода, энергетические затраты и экономика перевозок строительных материалов [3].

Выбор территории для строительства определялся требованиями технологического характера производства – потребностью в больших свободных территориях со специфической геоморфологией. Наличие соседствующего промышленного центра г. Куйбышева и необходимых для автозавода трудовых ресурсов, выгодное географическое положение в центрально-европейской части России, подходящая геоморфология территории, благоприятный климат в конечном итоге определили расположение будущего Автозаводского района (рис. 3).

Стратегическое значение Тольятти привлекло к разработке генерального плана авторитетный коллектив (архитекторы Б.Р. Рубаненко, В.А. Шквариков, А.М. Базилевич, Ю.П. Бочаров, Е.Л. Иохелес, К.К. Карташова, Е.И. Кутырев и др.). Новый район должен был быть построен в ускоренные сроки, что провоцировало использование новых градостроительных методик проектирования [4].

Программа формирования генерального плана Тольятти закладывала стратегию развития до 2000 г. При разработке новой планировочной структуры авторы проекта исходили из того положения, что проектируемый город следует рассматривать как элемент системы расселения с укреплением устойчивых производственных, культурно-бытовых, транспортных



Рис. 1. Морфоструктура районов Тольятти



Рис. 2. Ставрополь-на-Волге. Комсомольский и Центральный районы



Рис. 3. Реализация амбициозного проекта автомобильного завода

и других связей между населенными местами, которые в значительной мере будут определять планировочную структуру города [5]. Для новой и ранее сложившейся части города Тольятти планировалось обеспечить единое функциональное и архитектурно-пространственное решение. Такая стратегия обеспечивала возможность их включения в более крупную градостроительную систему в качестве взаимосвязанных комплексных звеньев планировочной структуры крупной агломерации.

Как автор проекта, Борис Рубаненко замыслил разработать такой план, который ни в чем не уступал бы проектам Чандигарха или новой столицы Бразилии – Бразилиа. Увлеченный советским конструктивизмом и зарубежным модернизмом, концепциями Моисея Гинзбурга, Ле Корбюзье и других архитекторов, Борис Рубаненко реализовал модернистские утопические идеи в генеральном плане Тольятти. Таким образом, Тольятти ассимилировал американские и европейские достижения в результате интеграции предыдущего советского опыта и продуманного обновления форм и технологий.

Автозаводский район решено было разместить вблизи Центрального района, но отделить обширной лесной зоной в несколько квадратных километров. В таком случае лес превращался в подобие Центрального парка и становился местом отдыха жителей. Вдоль леса предполагалось проложить дорогу, таким образом связав между собой два городских центра и сохранив нетронутой окружающую природу.

Центр нового района представлял крестообразную форму, которая была позаимствована из генерального плана столицы Бразилии. Вертикальная линия креста соединяла набережную и завод, а горизонтальная ось разграничивала жилые массивы. Большие проспекты были рассчитаны на будущую массовую автомобилизацию населения, а в местах их пересечения были предусмотрены круглые площади.

При решении пространственной организации нового района использовались прогрессивные принципы создания гибкой планировочной структуры, обеспечивающей возможность трансформации функциональных зон с сохранением устойчивых связей между ними в процессе роста города. Проложенные по диагонали поперечные бульвары способствовали созданию открытых пространств внутри жилых образований.

Основной территориальной единицей стал укрупненный жилой квартал – микрорайон с размерами 1 x 1 км. Его размеры были логично продуманы таким образом, чтобы сбалансировать пешеходное и автомобильное движение. Сеть учреждений культурно-бытового обслуживания строилась по ступенчатой системе. Все предприятия группировались в зависимости от радиуса обслуживания населения и в основном размещались в пешеходной доступности. Однако в целом план развития Тольятти был рассчитан на слишком просторный город, чрезмерно зависевший от автотранспорта (рис. 4).

В Тольятти было предусмотрено создание структурной целостности и законченности города на каждом основном этапе его строительства, это позволяло рационально организовать процессы труда, быта и отдыха населения. Также была предусмотрена возможность дальнейшего взаимоувязанного функционирования важнейших районов и обеспечена перспектива развития города в западном и северном направлениях [7]. Тем не менее, следует отметить, что объединение районов было в большей мере механическим – не произошла интеграция морфоструктур, планируемый экстенсивный рост города дополнительно усилил бы центробежность его развития. Административно единый город представляет собой три обособленных города со слабыми транспортными, функциональными и социальными связями, что затрудняет формирование города как целостного



Рис. 4. Застройка и генеральный план Автозаводского района

образования. Развитие морфоструктуры современного Тольятти в основном достигается путем уплотнения существующей застройки.

В настоящий момент Тольятти переживает сложный этап развития. Обострившиеся со временем проблемы были заложены ещё на советском этапе формирования Тольятти. Социальная стратификация советского общества была слабо выражена, население – достаточно однородно и имело примерно одинаковый уровень потребностей, поэтому серьезных противоречий не наблюдалось – всё это совпадало с градостроительной парадигмой советского государства.

С изменением структуры общества изменились уровни и формы потребностей населения, возникли определенные противоречия, связанные с социальным контекстом. Изначальная первоочередная ориентация Тольятти на функционирование и восприятие города человеком за рулем не позволила сформировать полноценную городскую структуру, которая воспринималась бы жителями как целостное образование и единый организм. Поскольку каждый новый этап развития города был связан с пересмотром территории под новую глобальную задачу в соответствии с градостроительной парадигмой того времени, экспериментальная природа Тольятти привела к системному социально-экономическому и средовому конфликту [8].

Генеральные планы развития Тольятти в постсоветский период (1992, 2002, 2010, 2016 гг.) в основном сводились к мероприятиям по налаживанию связи между районами и благоустройству набережной Волги. Тем не менее, три автономных района так и остались соединенными по земле, воздуху, воде и разделенными ментально, поскольку ни одна модель развития города не учитывала социоконтекст.

Анализ. Морфоструктура Автозаводского района представляет собой симбиоз утопических градостроительных моделей: 1. Заимствованная гипертрофированная идеальная гипподамова система в виде ортогональной планировочной структуры – со своими «кардо» и «декуманус», на роль которых могут претендовать несколько центральных проспектов (Ленинский проспект, Московский проспект, проспект Степана Разина). 2. Усвоенная из утопии «Промышленного города» Тони Гарнье поточная организация города, подчиненная принципам конвейера, которые затем перешли в догмы «Афинской Хартии» [9]. 3. Описанное в 1920-х гг. Н.А. Милютиним распределение вдоль параллельных линий всех функций городского организма для обеспечения возможности роста города в двух направлениях [6]. 4. Вдохновившись примерами строительства Бразилиа и Чанди-

гарх, проектировщики Тольятти восприняли идеи «Лучезарного города» Ле Корбюзье и его последователей. В результате общественные здания стали обособленными объектами, занимающими островное положение в пространстве обширных эспланад, обрамленных трассами движения [10]. Таким образом, Генеральный план Тольятти представляет собой реализованную утопию рационально-образцового социалистического города будущего [11]. Как любая идеальная модель, в основе которой – культивация решения отдельных вопросов, город получил ряд проблем, связанных с игнорированием социального контекста. Обнаружились противоречия между массовым унифицированным централизованным индустриальным строительством, не учитывающим динамику социального контекста, и требованиями, предъявляемыми постиндустриальным обществом [12].

Предполагалось, что Тольятти станет просторным городом свободной личности. Однако в результате того, что планировочная структура была построена на основе гипертрофированного планировочного модуля, с сознательным отказом от мелкой масштабности и неправильной геометрии, город оказался лишен узких кривых переулков, небольших магазинов и учреждений, доступных для случайного прохожего. Отсутствие спонтанной уличной жизни со временем породило сенсорную депривацию [13].

Проектное предложение. Сегодня в Тольятти обострилось осознание проблемы отсутствия единства городской структуры. Преодоление технократических императивов, стремление к гуманизации среды через взаимодействие с социоконтекстом стало очевидным. Сложность и противоречивость процесса становления нового экономического уклада провоцируют появление инновационных решений.

В этом случае было бы справедливо говорить о генерировании пост-утопии – новой утопии, отрицающей предыдущую на основе осознания отживших нереализуемых принципов. Здесь уместно заметить, что реализуемость первой утопии была исчерпана, нарушение социального закона, игнорирование градоформирующей роли социоконтекста явилось решающим обстоятельством. Целью новой утопии становится решение проблемы разобщенности и автономности трех районов города, а также формирование идентичности. Для решения этих проблем необходима организация новой морфоструктуры на базе учета социоконтекста.

Группа молодых архитекторов в рамках выпускной квалификационной работы выдвинула идею новой организации, объединяющей город с помощью введения новой морфологической единицы – макрокаркаса. Макрокаркас

объединяет все три района города и превращает фрагментированную территорию в целостную урбанистическую среду. В рамках концепции нового макрокаркаса городской структуры Тольятти система связанных дискретных центров призвана сформировать у жителей представление о единстве городского центра.

Проектом предполагается тактичное отношение к исходному градостроительному материалу – «законсервированный» рисунок опорной планировочной структуры воспроизводит себя в каждом узле, придавая новому градостроительному элементу необходимую морфоструктурную индивидуальность и остаточную историчность. В сущности, происходит воспроизводство образа места в новой морфоструктуре.

В местах пересечения русел нового макрокаркаса формируются очаги социальной активности как реакция на социальный контекст. Узлы, образующие систему городского центра, составляют структурно-функциональную основу пространственно-планировочного построения города. Узлы, расположенные в местах с высокой транспортной доступностью, сочетают в себе максимальную плотность размещения общественных объектов с социально-функциональным разнообразием – сфера услуг, транспортные терминалы, общественные службы, культурные учреждения, общественные городские пространства (рис. 5).

Структура сегрегации слоев транспортного движения новой модели основывается на требованиях социоконтекста. Транспортное движение раскладывается на транзитные потоки, учитывающие масштаб автомобилизации, заложенной в первоначальной утопии и потоки местного значения, с более плотной структурой и масштабом старого города. Транзитное дви-

жение вынесено на надземный уровень, отдавая приоритет социоконтексту в уровне земли.

Основой макрокаркаса является транзитная сеть скоростных дорог, позволяющая сочетать высокую скорость передвижения с мало травмирующими последствиями для существующей городской ткани и природных зон, линии монорельса призваны связывать важнейшие центральные узлы. Развитая транспортная система должна снизить контраст «центр – периферия», увеличивая транспортную доступность и экономический потенциал городских земель. Сокращение времени на транспортную коммуникацию позволит сформировать единое восприятие городской системы – как частей общей структуры.

Заключение. Тольятти – город с нелинейной природой формирования морфоструктуры. Каждый новый виток его развития сопровождался отрицанием предыдущего. В результате сложилось условное соседство автономных городских фрагментов с общим острым культурно-историческим дефицитом.

Автозаводский район города Тольятти – пример собирательного образа градостроительных утопий XX века и последний всплеск реализации социальной утопии, для которых реализуемость возможна при определенном комплексе условий. Такими условиями явилось воодушевление подъема социального послевоенного настроения и атмосфера, поддерживающая инновационные передовые идеи, которые провоцировали реализацию градостроительных экспериментов.

Логика принципов Афинской хартии, воспринятая социалистическим строем и преобразованная в градостроительную стратегию, была лишена концептуальности и очищена от романтизма. Уместно отметить переход соци-

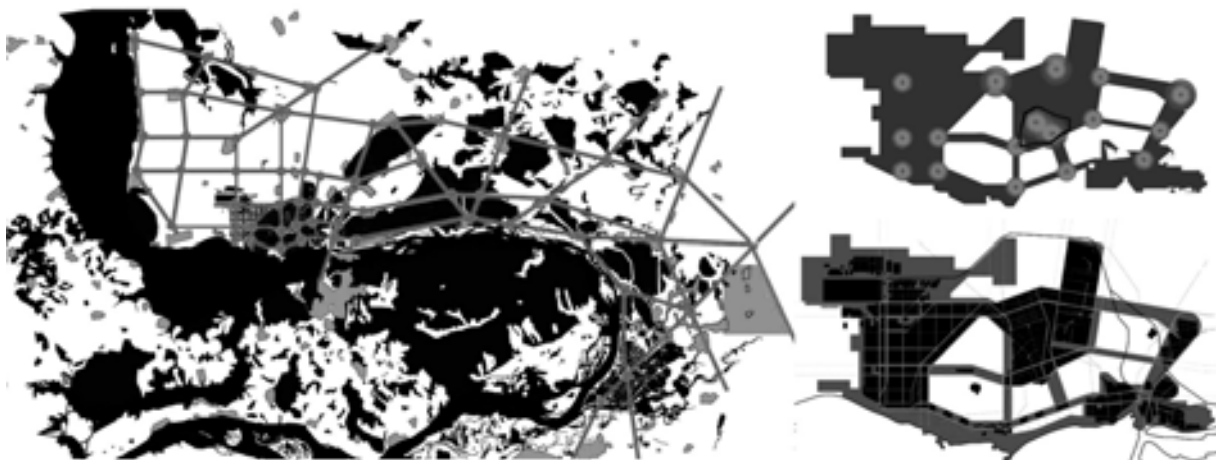


Рис. 5. Перспективная модель развития структуры Тольятти

альной утопии в стадию концепции, а затем в стадию проекта. Таким образом, утопическая модель Автозаводского района, хотя и имела черты утопии, по сути несла сугубо практический смысл.

Ныне сложившийся город Тольятти представляет собой сочетание отдельных ядерных структур, между которыми существует разрыв в виде реликтового лесопарка. С точки зрения проблем социального контекста, основной проблемой является отсутствие у населения восприятия города как единого целого. Преодоление этой проблемы возможно за счет сокращения транспортных коммуникаций и образования нового структурного каркаса – новой утопии «экзоскелета», предметом которой становится архитектурная среда в целом, спо-

собная адаптироваться к социальным и экономическим изменениям, с целью компенсации несовершенства существующей морфоструктуры. Модель нового макрокаркаса, в свою очередь, базируется на принципах Кензо Танге и его утопии «Токио-1960», основанной на логике коммуникационных систем – физических и визуальных, образующих открытую для развития систему [14]. Если раньше развитие Тольятти шло по экстенсивному пути – трансляция модернистской сетки, то экологическая модель мышления предполагает уплотнение застройки и локализацию – путь интенсификации. Морфоструктура генерального плана развивающегося организма города ставится в зависимость от социального контекста – сложившихся социальных связей (рис. 6).

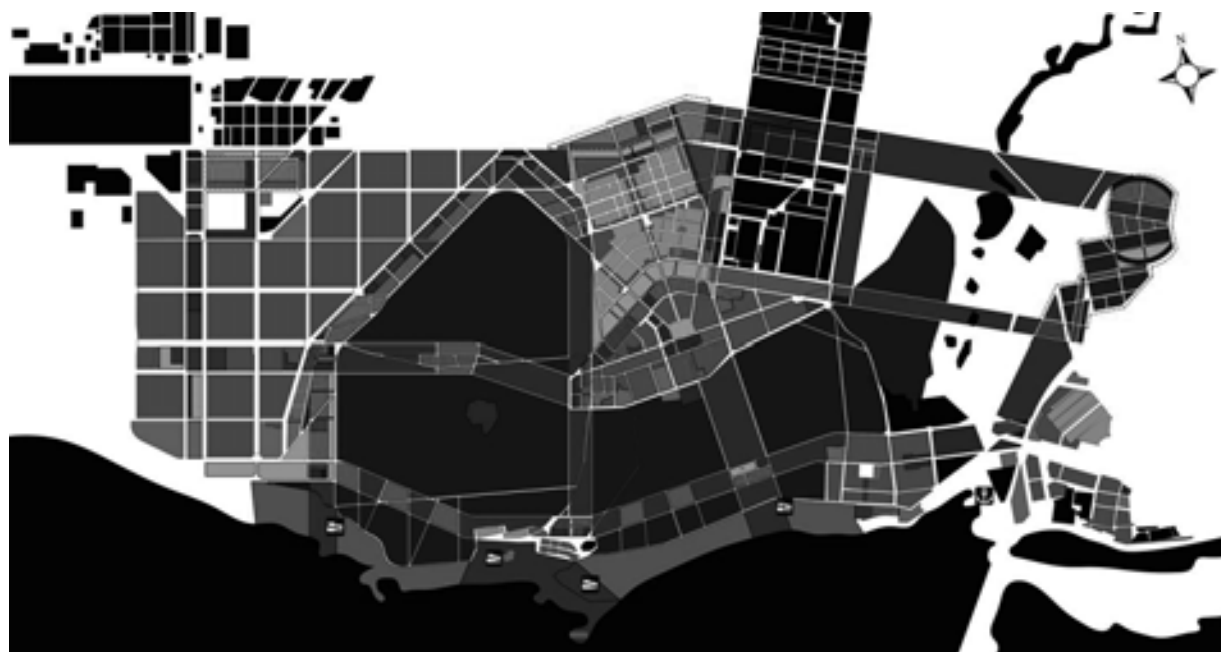


Рис. 6. Генеральный план Нового Тольятти

Выводы. 1. Превалирующие факторы, обеспечивающие реализуемость первой утопии для Тольятти сегодня деактуализированы. Изменения в мировоззрении стали причиной того, что модернистская парадигма больше не работает. Изменился императив – не государство, а частный инвестор выступает в роли заказчика. Обострился фактор нереализуемости – социоконтекст: если в парадигме советского общества народ рассматривался в качестве равномерной, равноправной массы, состоящей из универсумов, то постиндустриальное общество – это поле отдельных индивидов.

2. Согласно стратегии пространственного развития России до 2030 г., крупные города

должны стать драйверами развития страны. Особая ответственность ложится на крупнейшую нестоличную Самарско-Тольяттинскую агломерацию [15]. В ближайшей перспективе государством планируется создание скоростного железнодорожного сообщения между Самарой и Тольятти, которое даст эффективный толчок макроэкономическому развитию региона и обеспечит доступность рабочих мест. Однако в настоящий момент интеграция городских населенных пунктов в единую динамическую систему с производственными, транспортными и культурными связями не наблюдается. Для этого требуется развитие всей хозяйственной инфраструктуры, инновацион-

ные проекты и решения. В связи с этим создание нового макрокаркаса ускорит социальное и экономическое развитие Тольятти, объединение морфоструктуры города повлечет за собой формирование идентичности, а следовательно, концентрацию социального ресурса.

3. Предложенный в настоящей статье, как пример, проект сети скоростных городских дорог позволит наладить взаимосвязь между узлами – центрами, охватывая, таким образом, территорию всего города. Концепция макрокаркаса строится на глубоком анализе социоконтекста и морфоструктур составных частей города, а также поиске детерминизма между формой и содержанием.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Sanders P.S., Woodward S.A. Morphogenetic analysis of architectural elements within the townscape // *Urban Morphology*. 2015. № 19 (1). С. 5–24.
2. Белла Ф. Тольятти. Рождение нового города. Екатеринбург: Tatlin, 2014. 144 с.
3. Siegelbaum L.H. Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile. Cornell University Press, 2008. 309 с.
4. Рубаненко Б., Шквариков В., Боcharов Ю., Кутырев Е. Проблемы планировки и застройки города Тольятти // *Архитектура СССР*. М.: Литература по строительству. 1968. № 6. С. 1–13.
5. Боcharов Ю.П., Хан-Магомедов С.О. Николай Милютин. М.: *Архитектура-С*, 2007. 79 с.
6. Хан-Магомедов С.О. *Архитектура советского авангарда*. М.: Стройиздат, 1996. 719 с.
7. Рубаненко Б.Р., Образцов А.С., Савельев М.К. *Новый Тольятти*. М.: Знание, 1971. 64 с.
8. Шлиенкова Е.В. «Городские центры» и природный каркас Тольятти // *Урбоэкология. Экологические риски урбанизированных территорий / Самарский научный центр РАН, Самарский государственный университет*. Самара, 2017. С. 238–247.
9. Иконников А.В. *Архитектура XX века. Утопии и реальность: в 2 т.* Т. I. М.: Прогресс-Традиция, 2001. 656 с.
10. Иконников А.В. *Архитектура XX века. Утопии и реальность: в 2 т.* Т. II. М.: Прогресс-Традиция, 2002. 672 с.
11. Жилкин С.Ф. и др. *Стратегическое городское планирование / СамГАСА*. Самара, 2001. 260 с.
12. Яковлев И.Н. Структуроформирование каркаса расселения Самарской области (исторический анализ, планировочная оценка и прогноз развития) // *СГАСУ*. Самара, 2008. 120 с.
13. Murphy E., Hourani N.B. *Modernity Unbound: Tol'iatti as the New Soviet City Par Excellence // The Housing Question*. Routledge, 2016. С. 37–48.
14. Адонина А.В., Артемьева Т.Г. Специфика градостроительных утопий в творчестве японских метаболитов // *Традиции и инновации в строительстве и архитектуре*. Архитектура и дизайн: сб. ст. / под ред. М. И. Бальзанникова, К.С. Галицкова, Е.А. Ахмедовой; СГАСУ. Самара, 2016. С. 204–208.
15. Ахмедова Е.А. Особенности градостроительных трансформаций в Самаро-Тольяттинской агломерации с учетом ее приграничного положения // *Градостроительство и архитектура*. 2011. № 2. С. 5–9. DOI: 10.17673/Vestnik.2011.02.1.

REFERENCES

1. Sanders P. S., Woodward S. A. Morphogenetic analysis of architectural elements within the townscape. *Urban Morphology*, 2015, no.19 (1), pp. 5 – 24.
2. Bella F. Togliatti. Tol'yatti. *Rozhdenie novogo goroda* [The birth of a new city]. Yekaterinburg: Tatlin, 2014. 144 p.
3. Siegelbaum L. H. Cars for Comrades: The Life of the Soviet Automobile. Cornell University Press, 2008. 309 p.
4. Rubanenko B., Shkvarikov V., Bocharov Yu., Kutyrev E. Problems of planning and development of Togliatti city. *Arkhitektura SSSR* [Architecture of USSR]. Moscow, Liter po str-vu Publ., 1968, no.6, pp. 1 – 13. (in Russian)
5. Bocharov Yu. P., Khan-Magomedov S. O. *Nikolay Milyutin* [Nikolay Milyutin]. Moscow, Arkhitektura-S Publ., 2007. 79 p.
6. Khan-Magomedov S. O. *Arkhitektura sovetskogo avangarda* [The architecture of the Soviet avant-garde]. Moscow, Stroyizdat Publ., 1996. 719 p.
7. Rubanenko B. R., Obraztsov A. S., Savel'ev M. K. *Novyy Tol'yatti* [New Togliatti]. Moscow, Znanie Publ., 1971. 64 p.
8. Shlienkova E. V. "City centers" and the natural framework of Togliatti. *Urboekologiya. Ekologicheskie riski urbanizirovannykh territoriy* [Urboecology. Environmental risks of urban areas]. Samara, Samarskiy nauchnyy tsentr RAN, Samarskiy gosudarstvennyy universitet, 2017, pp. 238 – 247. (in Russian)
9. Ikonnikov A.V. *Arkhitektura XX veka. Utopii i real'nost'* [Architecture of XX century. Utopias and reality]: Moscow, Progress-Traditsiya Publ., 2001. V. I. 656 p.
10. Ikonnikov A.V. *Arkhitektura XX veka. Utopii i real'nost'* [Architecture of XX century. Utopias and reality]: Moscow, Progress-Traditsiya Publ., 2002. V. II. 672 p.
11. Zhilkin S. F. i dr. *Strategicheskoe gorodskoe planirovanie* [Strategic Urban Planning]. Samara, SamGASA, 2001. 260 p.
12. Yakovlev I. N. *Strukturoformirovanie karkasa rasseleniya Samarskoy oblasti (istoricheskiy analiz, planirovochnaya otsenka i prognoz razvitiya)* [Structural formation of the settlement frame of the Samara region (historical analysis, planning assessment and development forecast)]. Samara, SGASU, 2008. 120 p.
13. Murphy E., Hourani N. B. *Modernity Unbound: Tol'iatti as the New Soviet City Par Excellence. The Housing Question*. Routledge, 2016, pp. 37–48.
14. Adonina, A.V., Artemeva, T.G. The specificity of urban planning utopias in the creativity of Japanese

metabolists. *Traditsii i innovatsii v stroitel'stve i arkhitekture. Arkhitektura i dizayn* [Traditions and innovations in construction and architecture. Architecture and design]. Samara, SGASU, 2016, pp. 204-208. (in Russian)

15. Akhmedova E. A. Peculiarities of town planning transformation in Samara-Togliatti agglomeration with taking into consideration its frontier location. *Gradostroitel'stvo i arkhitektura* [Urban Planning and Architecture]. Samara, SGASU, 2011, no.2, pp. 5 – 9. (in Russian) Doi: 10.17673/Vestnik.2011.02.1

Об авторах:

АРТЕМЬЕВА Татьяна Геннадьевна

доцент кафедры архитектуры
Самарский государственный технический университет
Академия строительства и архитектуры
443100, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244
E-mail: tatart2@gmail.com

ARTEMEVA Tatiana G.

Associate Professor of the Architecture Chair
Samara State Technical University
Academy of Architecture and Civil Engineering
443100, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 244
E-mail: tatart2@gmail.com

АДОНИНА Анна Владимировна

аспирант кафедры градостроительства
Самарский государственный технический университет
Академия строительства и архитектуры
443100, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244
E-mail: adoninanna@gmail.com

ADONINA Anna V.

Post-Graduate Student of the Town Planning Chair
Samara State Technical University
Academy of Architecture and Civil Engineering
443100, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya str., 244
E-mail: adoninanna@gmail.com

Для цитирования: *Артемьева Т.Г., Адонина А.В.* Об основных факторах влияния на вектор развития реализованной градостроительной утопии // *Градостроительство и архитектура*. 2020. Т. 10, № 1. С. 83–91. DOI: 10.17673/Vestnik.2020.01.12.

For citation: *Artemeva T.G., Adonina A.V.* Main factors influencing the vector of development of the implemented urban utopia. *Gradostroitel'stvo i arkhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2020, Vol. 10, no. 1, Pp. 83–91. (in Russian) DOI: 10.17673/Vestnik.2020.01.12.

Уважаемые читатели!

Научно-технический журнал «Градостроительство и архитектура» приглашает Вас опубликовать статью.

Журнал включен в перечень рецензируемых научных изданий, индексируется в РИНЦ, CrossRef и ERIH PLUS

По вопросам, связанным с публикацией статей, обращаться **vestniksgasu@yandex.ru**

Полная информация о журнале на сайте **journal.samgasu.ru**