

Genesis: исторические исследования

*Правильная ссылка на статью:*

Ярмолич Ф.К. — Транспортная инфраструктура Ленинграда и социально-экономические изменения в жизни города 1950 – 1960-х гг // Genesis: исторические исследования. – 2023. – № 10. DOI: 10.25136/2409-868X.2023.10.38975 EDN: PTFMTP URL: [https://nbpublish.com/library\\_read\\_article.php?id=38975](https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=38975)

## Транспортная инфраструктура Ленинграда и социально-экономические изменения в жизни города 1950 – 1960-х гг

Ярмолич Фёдор Кузьмич

кандидат исторических наук

научный сотрудник, Санкт-Петербургский институт истории Российской академии наук

183456, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Ул. Жукова, 1

✉ [f.k.1985@mail.ru](mailto:f.k.1985@mail.ru)



[Статья из рубрики "Историческое время и пространство"](#)

### DOI:

10.25136/2409-868X.2023.10.38975

### EDN:

PTFMTP

### Дата направления статьи в редакцию:

18-10-2022

**Аннотация:** В статье рассматривается городская дорожная инфраструктура в качестве одного из факторов социально-экономической повседневности человека. Обращение к ленинградскому материалу 1950 – 1960-х гг. позволяет изучить какое влияние на транспортную систему города оказало расселение городского центра, реформа рабочего времени и рост численности населения. В статье обращается внимание на механизмы решения логистических проблем, которые возникли в Ленинграде в следствии социально-бытовых изменений. Выясняется степень эффективности преодоления имеющихся трудностей в дорожно-логистической инфраструктуре города. Для решения поставленных в статье задач применяется историко-генетический, историко-сравнительный и ретроспективный методы. Неотъемлемой частью повседневности современного российского города становятся проблемы в организации перемещения городского населения. Стремление федеральных и муниципальных властей России решить этот вопрос, довольно часто в городах миллионниках не приводит к желаемому результату. Проведенный на материалах Ленинграда 1950 - 1960-х гг. исторический

анализ демонстрирует, что, решая эту задачу, необходимо учитывать множество факторов как демографического, так и социально-бытового характера. Но даже в этих условиях, как показал исторический опыт Ленинграда, когда городские власти приложили значительные усилия для создания разветвленной дорожно-транспортной сети, логистические проблемы так и не были преодолены. Поэтому исторический опыт и современные реалии указывают на необходимость разработки новых более эффективных теоретических моделей организации перемещения населения города.

**Ключевые слова:**

Ленинград, дорожная инфраструктура, политика расселения, свободное время, транспортная проблема, город, городское пространство, горожанин, ленинградец, дорога

Эффективное освоение окружающей человека территории становится залогом не просто комфортной жизни, но в определенной степени его выживания. Не случайно Ф. Бродель указывал, что «любая деятельность вступает в противоборство с пространством, преодолевает навязанные им ограничения и приспосабливается к ним» [\[1, с. 43\]](#). Одним из механизмов адаптации пространства к нуждам человеческой жизни выступает дорога. Транспортная инфраструктура связывает как разные регионы мира или отдельные социально-экономические районы страны, так и территорию внутри города: «транспортные связи играют большую роль в формировании агломераций. От организации транспортных сообщений зависит их пространственное развитие, затраты времени на передвижения и подвижность населения» [\[2, с. 96\]](#). На материалах Ленинграда предлагается изучать, в какой степени дорожная инфраструктура города отвечала социально-экономическим изменениям 1950 – 1960-х гг. (расселение центральных районов Ленинграда, реформа рабочей недели и рост численности городского населения).

В рамках решения жилищной проблемы, которая была начата в СССР во второй половине 1950-х гг., в Ленинграде проводилось расселение центральной части города, где ленинградцы проживали в основном в коммунальных квартирах, в новые городские районы, где горожанам предоставлялась отдельная жилплощадь. В этих условиях дорожно-транспортная система города должна была обеспечить транзит городского населения из мест их проживания в новых районах к местам их трудовой деятельности, которые находились в центральной части Ленинграда. Вторая задача, которая стояла перед дорожной инфраструктурой города, в условиях реформы рабочего времени и увеличения свободного, обеспечить транспортировку ленинградцев из мест их проживания к культурно-досуговым учреждениям города, которые также в основном находились в центре Ленинграда.

Новые факторы городской повседневности, конечно, отразились на работе дорожно-транспортной инфраструктуры, но еще и до этих изменений (в первой половине 1950-х гг.) она испытывала определенные трудности при организации перемещения ленинградцев. Одной из них была излишняя густота городских улиц: «до конца 1957 г. жилищное строительство в Ленинграде размещалось преимущественно небольшими кварталами площадью 4 – 6 га. ... образовывали излишне густую сеть улиц, что ... ухудшало условия городского транспортного движения» [\[3, с. 38, 40.\]](#). В определенной степени нивелировать имеющиеся трудности в дорожном хозяйстве города в первой

половине 1950-х гг. могла не очень высокая подвижность населения. В 1950 г. на одного ленинградца приходилось 540 поездок в год, в 1951 г. – 547, а в 1954 г. – 520 [\[4, л. 27\]](#). Во второй половине пятидесятых ситуация начинает меняться. В 1956 г. один житель Ленинграда в год совершал 565 поездок, в 1957 г. – 594, а в 1958 г. – 614 [\[5, л. 28\]](#).

Отличие в показателях первой половины от второй половины десятилетия объясняется тем, что в первом случае основная масса ленинградцев проживала, работала и отдыхала в центральных районах города, во втором – начавшаяся политика расселения центральных районов привела к тому, что часть городского населения начинает перемещаться в новые городские районы, которые находились на окраинах города, а места работы и культурно-досуговые учреждения располагались в центре города: «жилые массивы в районах Щемиловки, Большой и Малой Охты, на пр. Энгельса, в Автова, на Московском пр. и т.д. заселяются в значительной части лицами, работающими в центре города. Это вызвало рост как трудовых, так и культурно-бытовых поездок за счет населения новых жилых кварталов. Так, например, в Невском районе, где идет крупное жилищное строительство на Щемиловке, в 1947 году по пр. Обуховской Обороны проезжало в район Невского Райсовета 53,5 т. чел. в оба направления за день (на трамвае и автобусе). В 1958 году на этом же участке (включая новую параллельную магистраль) проехало 86,8 тыс. чел., т.е. на 63% больше» [\[5, л. 28\]](#).

Новая городская реальность и транспортные проблемы, к которым она привела, находят отражение как в литературе [\[6, с. 218\]](#), так и в «Технико-экономических основах проекта Генерального плана развития Ленинграда. 1959 г.», где описывался весь комплекс проблем, который был характерен для Ленинграда в конце 1950-х гг. Обращалось внимание, что уличная сеть города измельчала и перенасыщена нерегулируемыми перекрестками, проезжая часть многих улиц и даже основных городских магистралей узкая, а ряд районов, где проживала значительная часть населения Ленинграда, не располагали необходимой для нормальной связи с центром города (где находились музеи и театры) дорожной инфраструктурой. Например, это было характерно для Московского проспекта [\[7, л. 55, 56\]](#).

Трудности в организации перемещения населения Ленинграда на рубеже 1950 – 1960-х гг. стали настолько очевидны и влияли на качество жизни горожан, что нашли отражение на страницах периодической печати города. Отвечая на вопросы читателей, присланные в редакцию газеты «Ленинградская Правда», начальник Отдела городского транспорта и дорог А.П. Жуковский констатировал, что «в центре обстановка еще терпима – здесь довольно неплохо развита транспортная сеть, а вот в новых районах транспорт явно отстает от бурных темпов жилищного строительства. И надо честно признать, что из года в год это отставание все больше увеличивается» [\[8, с. 2\]](#).

Обращая на это внимание, А.П. Жуковский ни в коей мере не сгущал краски вокруг проблемы. В 1960-е гг. пропорциональное соотношение численности населения между центральными и новыми районами города продолжало изменяться: «бурное развитие новых районов Ленинграда вызывает усиленный приток населения из центра на периферию. К концу 1971 года численность населения пяти центральных районов (Дзержинского, Куйбышевского, Смольнинского, Октябрьского и Петроградского) по сравнению с 1959 годом уменьшилось почти на 30 процентов. Одновременно происходит и постарение населения ленинградского центра из-за отлива в новые районы преимущественно молодых семей» [\[9, с. 57\]](#). Такое пропорциональное соотношение в

распределении населения в городском пространстве приводило к тому, что житель Ленинграда все больше и больше времени проводил в транспорте, совершая поездки из дома на работу и из дома в театры, кинотеатры, музеи и т.д.

Конечно, на всем протяжении 1950 – 1960-х гг. ленинградские власти стремились решить транспортную проблему: строились новые дороги, развязки, мосты, грузовые дублеры основных городских магистралей, развивался метрополитен, прокладывались новые маршруты общественного транспорта, пополнялся парк автобусов, трамваев, троллейбусов и многое другое. Дорожно-логистическая проблема серьезно изучалась на теоретическом уровне. Научный поиск находил отражение, в частности, в «Технико-экономических основах проекта Генерального плана развития Ленинграда», где для более продуктивного планирования подвижности населения использовался новый терминологический аппарат, например, «модуль расстояния». Применяя этот модуль, территория Ленинграда была разделена на 5 зон, расположенных по отношению к центру города в виде концентрических колец, шириной в 3 км. Это позволяло выделить основные зоны проживания населения и их удаленность от мест работы и отдыха. Использование этой методики продемонстрировало, что в конце 1950-х гг. основной объем населения (83%) проживал на расстоянии до 6 км от центра города. С таким городские власти не хотели мириться и предполагали, что в 1960-х гг. это положение дал необходимо изменить, добившись того, чтобы в зоне до 6 км от центра города осталось проживать 46,9% от всего числа городского населения, а в зоне от 6 до 12 км от центра численность населения должна была возрасти до 48,9% [\[10, л. 2 – 12\]](#). Безусловно, такой план, который в целом в 1960-е гг. был реализован, очень сильно увеличил нагрузку на дорожную систему города.

Несмотря на предпринимаемые шаги, в 1960-е гг. городские власти не смогли полностью решить логистическую проблему Ленинграда. Об этом свидетельствует анализ бюджета времени ленинградца. За семь месяцев 1966 г. в промышленности Ленинграда временные потери составили более 6 миллионов человеко-дней, что обуславливалось именно недостатками при организации работы транспорта: «увеличение дальности поездок пассажиров к месту работы, связанное с развитием города, отставание в развитии городской транспортной сети от потребностей пассажирских перевозок, а также серьезные недостатки в организации работы транспорта вызывают большие затраты времени у населения в утренние и вечерние части» [\[11, л. 22\]](#).

Нерешенность проблем в транспортной системе города объяснить недостаточным вниманием ленинградских властей к этому вопросу можно только частично, о чем свидетельствует уже цитируемая публикация А.П. Жуковского, в которой отмечалось, что в сравнении с другими крупными городами СССР в Ленинграде ситуация с дорожной инфраструктурой обстоит не самым лучшим образом [\[8, с. 2\]](#). Но полностью возлагать ответственного за это на городские власти было бы не верно. Были, конечно, и объективные причины. Среди которых значительный рост населения Ленинграда с 2,6 млн. в 1950 г. до 3,5 млн. в 1970 г. К другой причине можно отнести то, что даже в условиях перехода Ленинграда на микрорайонный принцип планирования, предполагавший размещение учреждений культуры около мест проживания человека, добиться этого в полной мере не удалось. Даже в 1960-х гг. основные центры отдыха находились в центре города, о чем свидетельствует техническая документация к Генеральному плану 1963 г.: «почти все наиболее крупные и значительная часть малых культурно-просветительных учреждений сосредоточены в районах старой застройки, главным образом в центральной части города», – в упомянутом документе приводилась конкретная цифра: 70% всех учреждений досуга располагались в центральной части

города [\[12, л. 18, 19\]](#). Такая диспропорция приводила к тому, что во второй половине 1960-х гг. в структуре передвижения ленинградцев по городу на культурно-бытовые цели приходилось до 80% и только 20% были связаны с работой [\[13, с. 145, 147\]](#).

В середине 1970-х гг. в специализированной литературе было признано, что логистическая проблема не имеет решения в рамках принятой теоретической модели городского планирования: «городской транспорт в определенной мере вступил в противоречие с современной системой городского расселения и планировочной структурой городских поселений, что ограничивает возможность рационального развития того или иного городского организма и в какой-то мере приводит к чрезмерной плотности населения» [\[14, с. 60\]](#).

В стремлении преодолеть расширяющееся пространство Ленинграда, обеспечить быстрое передвижение возрастающего городского населения, власти города строили новые дороги, мосты и т.д. Но все это не позволило дорожной инфраструктуре преодолеть пространственный фактор, о котором размышлял Ф. Бродель, и в должной мере связать город. Новая социально-экономическая реальность 1950 – 1960-х гг., которая формировалась под влиянием расселения городского центра, реформы трудовой недели и численности населения Ленинграда, поставила перед дорожной инфраструктурой города такие задачи, которые полностью ей решить не удалось.

## Библиография

1. Бродель Ф. Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II: В 3 ч. Ч.2: Коллективные судьбы и универсальные сдвиги / Пер. с фр. М.А. Юсима. М., 2003.
2. Баркова Е.А. Проблема затрат времени населения на транспортные связи при групповом развитии населенных мест // Градостроительство. Сборник научных трудов. К XXIII международному географическому конгрессу / под ред. Ф.М. Листенгурта. М., 1976.
3. Верижников С.М. Индустриальное жилищное строительство в Ленинграде. Домостроительные комбинаты. Л., 1960.
4. Центральный государственный архив научно-технической документации Санкт-Петербурга (далее ЦГАНТД СПб). Ф. 386. Оп. 3-3. Д. 26.
5. ЦГАНТД СПб. Ф. 386. Оп. 3-3. Д. 26.
6. Очерки истории Ленинграда. Том шестой. Ленинград в период завершения строительства социализма и постепенного перехода к коммунизму. 1946 – 1965 гг. Л., 1970.
7. ЦГАНТД СПб. Ф. 386. Оп. 3-2. Д. 5.
8. Город и транспорт // Ленинградская Правда. 21 декабря 1960 г.
9. Лисовский В.Г. Город без окраин. Районы новостроек Ленинграда. Л., 1974.
10. Техничко-экономические основы проекта генерального плана развития Ленинграда. Раздел: Транспортные условия расселения. 1959 г. // ЦГАНТД СПб. Ф. 386. Оп. 3-3. Д. 25.
11. Протокол №3 заседания пленума Ленинградского городского комитета КПСС от 5 октября 1966 г. // Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга. Ф. 25. Оп. 100. Д. 16.
12. Организация обслуживания населения 1963 г. // ЦГАНТД СПб. Ф. 386. Оп. 3-3. Д. 43.

13. Зенгбуш М.В. Влияние общегородского центра на расселение и транспорт в крупных городах / Архитектура и градостроительство (Вопросы теории и истории архитектуры, архитектурного проектирования, архитектурных конструкций, градостроительства, архитектурной графики и городского транспорта). Доклады к XXIV научной конференции. Л., 1966.
14. Литовка О.П. Проблемы пространственного развития урбанизации. Л., 1976.

## Результаты процедуры рецензирования статьи

*В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.*

*Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).*

### Отзыв

на статью "Транспортная инфраструктура Ленинграда и социально-экономические изменения в жизни города 1950 – 1960-х гг."

Предмет исследования транспортная инфраструктура города Ленинграда в 1950-1960-ые годы, а также деятельность городских органов власти по ее улучшению.

Методология исследования. В статье используются общенаучные методы: анализ, синтез, статистический и описательный. Применяются также конкретно-исторические методы: проблемно-хронологический, сравнительно-исторический и системно-структурный. Это дает возможность сравнить транспортную систему г. Ленинград в различные хронологические периоды: начало 1950-х годов, конец 1950-х годов и 1960-ые годы.

Актуальность поднятой автором рецензируемой статьи не вызывает сомнения. Транспортная инфраструктура больших и средних городов и в настоящее время является одной из наиболее сложных задач в городском строительстве. Рост численности транспортных средств и населения, увеличение количества поездок в разные районы города, а из разных районов города в центр, быстро устаревающая система дорожной сети, в условиях роста интенсивности движения машин и пешеходов, активной застройки города и многие другие факторы создают коллапс на дорогах и многочасовые пробки требуют мониторинга городской дорожной системы и особого внимания к транспортной инфраструктуре городов, особенно крупных (городов –миллионников), но как показывает жизнь эта проблема строит в средних и малых городах и других населенных пунктах со стороны власти, как исполнительных органов власти, так и законодательной. В последние годы в обществе запрос на изучение прошлого опыта по решению вопросов транспортной инфраструктуры городов, улучшения дорожной системы и ее регулирования возрос и потому рецензируемая научная статья как Научная новизна статьи заключается в том, что в данной статье впервые изучается транспортная инфраструктура города Ленинграда в 1950-и 1960-ые годы, когда проходили важные социально-экономические изменения (это рост численности населения, активное городское жилищное строительство, переселение жителей из коммунальных квартир в отдельное жилье на периферии города, возрастание культурных запросов жителей, что привело к росту числа их поездок в центр и т.д.).

Стиль, структура, содержание. Стиль написания статьи в целом научный, есть элементы описательности, что делает статью более доступной для широкой читательской аудитории. Статья в целом хорошо структурирована как хронологически, так и проблемно. Содержание статьи соответствует ее названию.

Библиография статьи показывает, что автор использует литературу как по самой изучаемой теме, так и по смежным проблемам и в целом отражает поднятые в статье

вопросы и свидетельствует о том, что автор достаточно глубоко владеет материалом и хорошо разбирается в исследуемой теме. Библиография статьи насчитывает 14 источников (архивные документы, монографии и статьи по изучаемой и смежных с ней тем).

Апелляция к оппонентам представлена на уровне собранной информации, полученной автором в ходе работы над темой статьи и библиографии.

Выводы, интерес читательской аудитории. Выводы статьи обоснованы и вытекают из проделанной автором анализа всего спектра поднятых вопросов. Сложно не согласиться с выводом автора, что «в стремлении преодолеть расширяющееся пространство Ленинграда, обеспечить быстрое передвижение возрастающего городского населения, власти города строили новые дороги, мосты и т.д.», но расселение городского центра, рост численности населения, социально-экономические реформы (реформы трудовой недели-сокращение количества рабочих часов, что вело к высвобождению времени и соответственно росту культурных запросов, которое формировалось также органами власти), расширение городского пространства и другие факторы «поставила перед дорожной инфраструктурой города такие задачи, которые полностью ей решить не удалось». Статья будет интересна специалистам историкам, социологам, экономистам, культурологам, а также широкому кругу читателей, которые интересуются историей, бытом и культурой советского периода нашей страны. Статья рекомендуется к печати.