

## СТАНОВЛЕНИЕ АВТОЗАВОДСКОГО РАЙОНА г. ТОЛЬЯТТИ

Появление Автозаводского района г. Тольятти коренным образом изменило не только территориальные размеры города, численность его жителей, но и его новейшую историю.

К середине XX в. г. Ставрополь представлял собой небольшой тихий провинциальный городок с населением около 12 тысяч человек. Здесь отсутствовали промышленные предприятия, а местное население занималось в основном промыслами и проживало в небольших малозэтажных деревянных домах. Каменные или кирпичные дома были большой редкостью.

Преобразование внешнего облика г. Ставрополя, его административного статуса и значения для страны произошло в связи с строительством Куйбышевской гидроэлектростанции. Для ее сооружения Постановлением Совета Министров СССР от 21 августа 1950 г. была учреждена строительная организация "Куйбышевгидрострой" (КГС)<sup>1</sup>, превратившаяся затем в монополиста в сфере гражданского и промышленного строительства.

На социально-экономической базе, сформированной в период сооружения гидроэлектростанции, были сооружены предприятия химии, машиностроения и энергетики.

Существенное изменение вида и роли города связано со строительством Волжского автомобильного завода. Город получил новый импульс в своем становлении как крупный промышленный центр и автомобильная столица Поволжья<sup>2</sup>.

Выбор площадки под строительство завода был сделан не случайно. Здесь достаточно близко располагались источники сырья, имелись действующие предприятия энергии и промышленности. Особенно значимая роль отводилась транспортному развитию. В этом отношении г. Тольятти обладал хорошими водными, железнодорожными и шоссейными путями. Кроме того, существовала вторая, не менее значимая, причина - наличие в городе мощной строительной организации "Куйбышевгидрострой". Во второй пол. 1960-х гг., в момент строительства автомобильного завода, она насчитывала в своих рядах несколько тысяч высококвалифицированных профессионалов - инженеров и рабочих. Возглавлял ее Николай Федорович Семизоров, человек, который сделал огромный вклад в развитие города.

Опираясь на предшествующий опыт, была проведена реорганизация структуры КГС с целью повышения эффективности сооружения завода и гражданского строительства. В составе КГС выделили следующие специализированные управления: УС "Жилстрой" №1 (1967 г.)

- возведение жилья; УС "Жилстрой-2" (1968 г.) и УС "Жилстрой-3" (1969 г.) - строительство объектов соцкультбыта, в частности школ и детских садов; УС "Отделстрой" (1968 г.) - отделка объектов автозавода и Нового города; УС "Спецжилстрой" (1969 г.) - строительство нулевого цикла, благоустройство.

Новая структура КГС позволила создавать максимально благоустроенные жилищные условия для строителей и рабочих, что стало одной из главных задач в период строительства автозавода. Впервые строители крупных промышленных объектов получили возможность селиться в домах со всеми удобствами. "...Времянкам было заявлено решительное нет. Ни одного барака, ни одной "щитовки". Впервые в истории крупного промышленно-гражданского строительства было решено отказаться от строительства некапитального жилья, обойтись без него"<sup>3</sup>.

На появление нового жилого района значительное влияние оказал еще один фактор - перспективный рост численности населения города, обусловленный не только строительством крупнейшего автозавода, но и уже существующими промышленными предприятиями.

С учетом всех вышеперечисленных факторов в 1967 г. в северо-западном направлении от существующей части города началось возведение нового жилого района. В связи с этим еще в октябре 1966 г. в Управлении ВАЗа была выделена структура, отвечающая за формирование нового селитебного района г. Тольятти - Управление капитальным строительством жилых и культурно-бытовых объектов завода<sup>4</sup>.

Тогда было трудно представить масштабы нового города, возводимого на землях колхоза "Россия" и совхоза им. Степана Разина. "...Город практически начал строиться с "нулевой" отметки, как мы это называли, с устройства инженерных коммуникаций: дорог, коллекторов, линий водоводов"<sup>5</sup>. За короткие сроки необходимо было ввести в пользование и освоить 8893 га земли<sup>6</sup>.

Архитекторам-проектировщикам, создававшим город на "чистом" месте, представилась уникальная возможность реализовать свои представления о городе-мечте, об образцовом городе современного советского градостроения. В это время появился термин: "Город-эталон". "Именно таким должен был стать Автоград - эталоном, по которому будут сверять свои решения градостроители ближайшего будущего"<sup>7</sup>.

Над его проектированием работало 27 научно-исследовательских и проектных организа-

ций<sup>8</sup>, в том числе институты ЦНИИЭП жилища, ЦНИИП градостроительства, ЦНИИЭП школ и детских садов, ЦНИИЭП учебных зданий, учреждений культуры и спорта, ЦНИИЭП зрелищных зданий и спортивных сооружений, ЦНИИЭП торговых зданий, "Промстройпроект"<sup>9</sup>, "Гипрокоммунотранс"<sup>10</sup>.

Генеральным проектировщиком стал институт ЦНИИЭП жилища. Он совместно с другими институтами приступил к разработке проекта застройки нового жилого района г. Тольятти<sup>11</sup>. Она велась с учетом новейших теоретических положений в области градостроительства: теория микрорайона, ступенчатая система, теория функциональных зон, природоохранный принцип, комплексная застройка (параллельное возведение жилых домов и объектов соцкультбыта) и благоустройство территорий, - и с учетом специализации - центр автомобилестроения. Авторы проекта для ускоренного возведения жилья и объектов соцкультбыта определили застройку нового района в две очереди. Первая очередь, с 1967 г. по 1975 г., включала в себя два этапа: 1967-1971 гг. и 1972-1975 гг.<sup>12</sup>

На первом этапе, в 1968 г., была провозглашена массовая застройка жилого района. Одновременно проводили строительство жилых домов в трех кварталах - № 1, 2, 7, так называемых первоочередных<sup>13</sup>. Возведению панельных коробок предшествовали земляные работы: сначала необходимо было подготовить площадку под фундамент объекта. Для этого требовалось провести уплотнение грунта в связи с его высокой просадочностью - характерной особенностью почв данной территории. Несовершенное уплотнение могло привести к разрушению застроек.

Фундамент первого дома со строительным индексом 1-Д (ныне это дом по ул. Свердлова, 37) в первом квартале будущего Автозаводского района г. Тольятти был заложен 31 октября 1967 г. бригадой "Жилстроя" №1 под руководством Валентина Павлова. Символическим моментом стало послание к жителям города 2017 г., помещенное в стальную капсулу и уложенное в фундамент дома Героем Социалистического Труда Марфой Трофимовной Шубиной.

Строящиеся автомобильный завод и "новый город" были определены как объекты первоочередной важности, что обеспечило внимание со стороны государства не только стройплощадкам, но и существующей части города. В феврале 1967 г. вышло Постановление Совета Министров РСФСР "О первоочередных мероприятиях по улучшению торгового, культурно-бытового, медицинского и транспортного обслуживания населения г. Тольятти, в связи со строительством Волжского автомобильного завода", руководствуясь которым в городе был проведен ряд организационных мер, направленных на форми-

рование максимального удобства и удовлетворение потребностей строителей. Предполагалось увеличить объем и ассортимент продуктов питания и промышленных товаров, повысить уровень обслуживания<sup>14</sup>.

Признание строительства автозавода Всеобщей стройкой способствовало прибытию строителей с многих областей Советского Союза. В 1967 г. в г. Тольятти приехало две с половиной тысячи комсомольцев из 28 областей, краев и республик. Они принимали участие не только в сооружении завода, но и Автограда, т.к. в обязанности каждого автомобилестроителя входила отработка на возведении объектов жилья, соцкультбыта.

Первоначально сооружение жилого комплекса и социальных, культурных и бытовых учреждений проходило с использованием московских строительных материалов. Мосгорисполком с 1968-1970 гг. должен был ежегодно поставлять комплектно по 100 тысяч м<sup>2</sup> сборных жилых домов и 50 тысяч м<sup>2</sup> Главсредневожстрой (г. Куйбышев), а также обеспечить их монтаж<sup>15</sup>. С этой целью в 1969 г. создается Тольяттинское управление Главмосстроя, главной задачей которого является возведение крупнопанельных домов. Столичными строителями был полностью построен 7 квартал, получивший затем в просторечье название "Московский". Общий объем жилой площади, возведенной москвичами в Автограде, к 1972 г. составил 320 тысяч м<sup>2</sup>.<sup>16</sup>

Появление в 1970 г. местного домостроительного комбината (ДСК-1) с проектной мощностью 240 тысяч м<sup>2</sup> жилой площади ускорило ввод жилых домов и объектов соцкультбыта<sup>17</sup>.

В сравнении с 1965 г. жилищный фонд г. Тольятти к концу девятой пятилетки увеличился на 4 млн. м<sup>2</sup> и составил 5,2 млн. м<sup>2</sup>. Объемы культурно-бытовых услуг за десятилетний период возросли более чем в 18 раз.

В марте 1972 г. новая жилищная зона приобрела статус самостоятельного района города с официальным названием - Автозаводский район. В это время здесь проживало 118 тыс. человек, насчитывалось 3 млн. м<sup>2</sup> жилищного фонда, 10 школ, 16 детских садов, 6 торговых центров и один кинотеатр - "Сатурн"<sup>18</sup>. Наличие жилых домов и объектов соцкультбыта свидетельствовало о том, что соблюдался один из принципов градостроения - комплексное строительство жилого массива.

Первый торговый центр начал работать еще в 1969 г., практически одновременно с заселением первого жилого дома (№101; ныне 63 по ул. Дзержинского), во втором квартале<sup>19</sup>.

Однако с первых дней выявилась тенденция опережения жилой застройки над сооружением объектов соцкультбыта. Только через год начали действовать общеобразовательная школа (№28)<sup>20</sup> и первый детский комбинат

«Морозко»<sup>21</sup>. Открытие этих учреждений стало значительным событием для «молодого» района, где основную массу населения составляли молодые семьи. Поэтому приоритет после возведения жилья был отдан строительству вспомогательных объектов - детских дошкольных и школьных учреждений - от 74 до 97% от всех объектов соцкультбыта<sup>22</sup>.

Намного сложнее обстояло дело с обеспеченностью культурно-просветительными учреждениями и спортивными сооружениями, которая не превышала 36%<sup>23</sup>. Сдача их в эксплуатацию производилась со значительным отставанием. Разрешить проблему отсутствия таких учреждений пытались через размещение в квартирах жилых домов объектов первой необходимости. В первом и во втором кварталах на первых этажах жилых домов располагались общежития<sup>24</sup>, что было характерно для первого этапа строительства; аптеки<sup>25</sup>, медицинские учреждения, торговые и бытовые организации<sup>26</sup>.

Наличие культурно-просветительных учреждений оказывает прямое влияние на формирование социокультурной среды, зарождающейся в период появления новых жилых районов. Так в г. Тольятти сформировалась новая социально-культурная среда, отличная от той, которая сложилась в «старых» районах города. При этом большая роль, особенно на начальном этапе строительства, в ее развитии и преобразовании принадлежала ВАЗу, как градообразующему предприятию.

Таким образом, сооружение автомобильного завода явилось причиной создания нового жилого района «в степи», ставшего спутником завода. Масштабы жилого района были определены масштабами завода. Впервые в стране в столь короткие сроки и в таких объемах возводилось жилье. Выростал город с крупнейшими зрелищными, спортивными, культурно-просветительными учреждениями, благоустроенными жилыми районами, с разнообразными зелеными насаждениями, инфраструктурой.

Всего за десять лет была создана база, на основе которой продолжает развиваться и преобразовываться современный Автозаводский район. Это было обусловлено не только социально-экономическими условиями региона, наличием большого опыта в строительстве гражданских и промышленных объектов, стремительным ростом численности городского населения, но и индустриальным развитием страны, государственным значением возводимого жилого района и, конечно же, стало возможным благодаря талантливым руководителям. Среди них особо следует выделить генерального директора строящегося автозавода В.Н. Полякова и начальника КГС Н.Ф. Семизорова. Их роль и вклад в становление ВАЗа и Автозаводского района, г. Тольятти неocenим.

#### Примечания:

<sup>1</sup> *Энергетическое строительство. Сборник посвящен строительству Куйбышевской гидроэлектростанции. Под общ. рук. проф. И.В. Комзина. М.: Гос. энергетическое изд-во, 1958. С. 7.*

<sup>2</sup> *Лившиц А.Э. Проблемы изучения истории создания новых промышленных центров во второй половине XX века (на материалах г. Тольятти) // Татищевские чтения. Материалы Всероссийской конференции 10-12 октября 2002 г. Тольятти: Тольяттинский государственный университет, 2002. С. 150-151.*

<sup>3</sup> *Астахов Е. Три шага в будущее: Записки писателя о людях и делах Куйбышевгидростроя. Куйбышев, 1981. С. 8.*

<sup>4</sup> *На волне памяти: История Волжского автомобильного в документах и фотографиях. Кн.1. Тольятти, 2001. С. 9.*

<sup>5</sup> *Автоград шагает в завтра // За коммунизм. 1970. 13 августа. С. 2; ГАСО, Ф. Р-2558, оп. 16, д. 273, л. 470-471.*

<sup>6</sup> *ГАСО. Ф. Р-2558, оп. 16, д. 273, л. 470-471.*

<sup>7</sup> *Астахов Е. Три шага в будущее... С. 9.*

<sup>8</sup> *Новиков Е.П. Отмечено Государственной премией // За коммунизм. 1973. 21 ноября. С.4.*

<sup>9</sup> *ГАСО. Ф. Р-2558, оп. 16, д. 391, л. 150.*

<sup>10</sup> *ТГА. Ф. Р-17, оп. 1, д. 378, л. 5.*

<sup>11</sup> *Там же, Ф. Р-352, оп. 1, д. 49, л. 2.*

<sup>12</sup> *Рубаненко Б.Р., Образцов А.С., Савельев М. К. Новый Тольятти. М.: Знание, 1971. С.6.*

<sup>13</sup> *Город Тольятти // Лучшие произведения советских зодчих. 1973-1974 гг. Вып.2. М.: Стройиздат, 1977. С. 51.*

<sup>14</sup> *ТГА. Ф. Р-94, оп. 1, д. 279, л. 4.*

<sup>15</sup> *ТГА. Ф. Р-94, оп. 1, д. 279, л. 34.*

<sup>16</sup> *Гидростроитель. 1972. 13 июня. С. 2.*

<sup>17</sup> *За коммунизм. 1970. 31 октября. С. 2.*

<sup>18</sup> *Автоград - наш общий дом // За коммунизм. 1972. 8 июля. С. 3.*

<sup>19</sup> *ВАЗ: страницы истории. Воспоминания и факты. Кн. 1. Тольятти, 1991. С. 238.*

<sup>20</sup> *ТГА. Ф. Р-94, оп. 1, д. 382, л.47.*

<sup>21</sup> *Саяпин В.М., Исаев А.А. Не каждому дано так щедро жить... (Краткая историческая хроника ЗАО фирмы «Жилстрой»). 1958-2000 гг. Тольятти, 2000. С. 14.*

<sup>22</sup> *Мельникова В.М. Методические проблемы исследования роли социально-культурных функций нового города в формировании его общественного центра // Вопросы формирования планировочной структуры расселения. Куйбышев: КГУ, 1983. С. 135.*

<sup>23</sup> *Там же. С.135.*

<sup>24</sup> *ТГА. Ф. Р94, оп. 1, д. 336, л.123.*

<sup>25</sup> *Там же, л. 40.*

<sup>26</sup> *ТГА. Ф. Р94, оп. 1, д. 381, л. 53.*