

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования

«Тольяттинский государственный университет»

Гуманитарно-педагогический институт

(наименование института полностью)

Кафедра «История и философия»

(наименование)

46.03.01 История

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Историко-культурный туризм

(направленность (профиль) / специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему: «Развитие городского общественного транспорта во второй  
половине XX века (на материалах г. Ставрополь-Тольятти)».

Студент

В. В. Толмачев

(И. О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Кан. ист.наук, доцент

С. Ю. Васильева

(учебная степень, звание, И. О. Фамилия)

Тольятти 2020

## Аннотация

Цель работы – исследовать развитие городского общественного транспорта, его состояние и роль в городском развитии на примере города Ставрополь - Тольятти в 1950 - 1991 гг.

Исходя из цели, перед нами были поставлены следующие задачи:

1. Проанализировать нормативно - правовую базу по планам развития общественного транспорта и городского транспортного планирования, а также литературу о общих положениях, проблемах и задачах городского транспортного планирования;

2. Рассмотреть на примерах, развитие городского транспортного хозяйства в городах СССР;

3. Осветить развитие городского автобусного парка в городе Ставрополь - Тольятти.

4. Проанализировать становление и развитие городского электротранспорта в городе Ставрополь - Тольятти

5. Рассмотреть развитие таксомоторного парка в городе Ставрополь - Тольятти.

В первой главе рассмотрены основные приоритетные задачи городского транспортного хозяйства, его основные положения и проблемы. исследованы методы и механизмы применяемые в городском транспортном планировании. Рассмотрены вышеперечисленные положения на примере крупных городов и районов СССР, таких как: Москва, Ленинград и т.д.

Во второй главе работы показано развитие городского общественного транспорта в городе Ставрополь - Тольятти. Рассмотрены приоритетные виды городских транспортных систем их роль в строительстве и развития города.

В Заключении представлены выводы по итогам проведенного исследования.

Структура работы включает в себя введение, две главы, пять параграфов, заключение, перечень ссылок, список используемой литературы и источников.

Объём выполненной работы: 97 страниц

## Оглавление

Ведение.....	5
Глава 1 Развитие городского пассажирского транспорта в СССР. Общие положения и задачи и проблемы городского транспортного планирования	13
1.1 Особенности развития и задачи городской транспортной системы. Основные положения и проблемы.....	13
1.2. История развития городского транспорта в городах СССР, в период 1950 – 1991 гг. ....	33
Глава 2 Развитие городского пассажирского транспорта в городе Ставрополь - Тольятти за период 1950 - 1991 гг. ....	56
2.1 История развития автобусного пассажирского транспорта в городе Ставрополь - Тольятти в 1950 - 1991 гг. ....	56
2.2 История развития городского электрического транспорта в городе Ставрополь- Тольятти в 1950 -1991 гг. ....	69
2.3 Развитие таксомоторного парка и прочих пассажирских перевозок в городе Ставрополь - Тольятти в 1950 - 1991 гг. ....	79
Заключение.....	86
Список использованных источников и литературы.....	88
Приложение А Список условных обозначений и сокращений.....	96

## Введение

**Актуальность:** Развитие человеческого общества неразделимо с историей развития транспорта, так как по слову «транспорт» понимается как сам процесс перемещения сред производства и человека, так и перемещение самого человека.

В первобытном, общинном укладе жизни, в качестве транспорта люди использовали простые средства перемещения: либо пользовались тягой домашних животных, либо таскали непосредственно на себе.

С появлением частной собственности и разделением труда, стали развиваться территории, в рамках которых, значение транспорта стало еще более актуальным. Транспорт во всей истории развивался преимущественно там, где развивалась человеческая цивилизация, и экономика.

Самым древним видом транспорта в истории был водный, так как он обладал большей вместимостью грузов и пассажиров, чем все существующие тогда виды наземного транспорта. Поэтому государства старались выступать в роли морских держав, что бы в своё подчинении иметь моря и речные артерии, для лучшего ведения хозяйства и торговли.

На суше, по мере развития городов, формировались транспортные караваны и сухопутные торговые пути. К тягловым домашним животным стали запрягать сани или колёсные повозки. Появление колёсных повозок датируется III тысячелетием до н.э. в Месопотамии. Так же важно отметить, что в данный период улучшается и качество дорожных покрытий в некоторых экономически развитых регионах: так например вместо обычных грунтовых или вытоптаных дорог в Древнем Риме появляется мощенная каменная дорога, общей протяженностью 75 тыс. км.

На рубеже Средних веков появляется тесная связь сухопутных и морских линий. На землях Руси они появились, прежде всего, на волоках между реками. Были налажены сухопутные сообщения с крупными городами. К середине XVII века количество сухопутных дорог превысило 6 тыс. км. Но на рубеже конца XVIII века начала XIX века в России,

состояние, и вид транспортных систем был неудовлетворительным. Сухопутные дороги в силу климатических особенностей размывались. Не соответствовал времени и вид транспортного хозяйства. Феодалный строй тормозил развитие экономики и общества в стране.

Важным фактором для развития транспорта в России и за рубежом стала промышленная революция, которая оказала огромное влияние на темпы роста производства и торговли. Транспорт феодального периода в виде парусных судов и гужевых повозок, оказался не в состоянии обеспечить нужды машинного производства. Поэтому одновременно с промышленностью развивался и транспорт. И важным изобретением в данный период, следует отметить паровой двигатель, который позволил создать новые виды транспорта не зависящие от ряда внешних факторов, и имеющей лучшие динамические качества. Так появились: Паровоз, Пароход и паровой автомобиль. Позже с развитием капитализма на рубеже второй половины XIX века, транспорт формировался в отдельную единицу, а не был под владением производственного предприятия, на которое оно работало. С одной стороны это ускоряло прогресс самого транспорта, а с другой, освобождало крупное машинное производство от сложных транспортных функций. Именно прогресс и развитие научной мысли в XIX, и начале XX века, создали предпосылки для развития транспортной системы в мире.

Важно отметить, что с развитие промышленности и науки на рубеже XIX - XX развивается и перемещение самого человека в городах - благодаря транспорту. То есть развивается городской, общественный транспорт. И если до промышленных революций мобильность населения в городах была крайне мала, а транспорт использовался в многом только для перемещения груза, то после развития промышленности, увеличения городов, требовалось перемещать из одной точки в другую огромное количество людей, для выполнения различных экономических или социальных функций. Появляются крупные пассажирские перевозки, как в городах, так и между ними. Благодаря появлению новых видов тяговых движителей, пассажирские

перевозки сформируются в отдельную сферу транспорта, частично связную или независимую от грузового транспортного хозяйства.

Данные явления позволяют говорить о развитии транспорта в XX веке условиях развития науки и промышленности. Но актуальность проблем транспорта на рубеже XX века не снизилась, а наоборот возросла куда сильнее. Транспорт хоть и является сам средством производства, а без самого развития производства не возможно и развитие транспорта, то во второй половине XX века, транспорт сам начал тормозить производство. А соответственно из-за не развитости производства невозможно развивать транспортные системы. Важно отметить, что состояние и развитие транспорта является отражением социально-экономического развития государства, и его общественной формации. Эти вопросы, а так же вопросы о качестве перевозок, комфорте пользования и экологии, вопрос о развитии общественного транспортного на рубеже XX века формирует актуальность данной работы.

**Степень изученности темы исследования:** Историческая тема исследования городского общественного транспорта широко изучена на современном этапе. Проблематика данной темы достаточно широко показана в научно - технической литературе периода 1950 -1991 гг. С исторической точки зрения литература на данную тему изучена преимущественно в краеведческой области. В целом же литературу на заданную тему можно разделить на два типа:

Первый относится к периоду изучаемой в теме (1950 - 1991 гг.). Данный раздел представлен в основном научной и учебной литературой. Содержит основные положения и показывает основную роль и задачи городского транспорта в период 1950 - 1991 гг.. Отражает проблематику городского транспорта в данный период. Например, в учебнике для вузов Аксенова И. Я. «Единая транспортная система» говорится об основных задачах транспортной системы в СССР. В книге Стараментова А. Е. «Городской транспорт», подробно в общих чертах даётся историческая

информация о развитии различных видов городского транспорта в СССР до 1969 г. В труде Ставничего Ю. А. «Транспортные системы городов» говорится о важности транспорта в городском планировании. В советский период в литературе отражаются перспективы развития, проблемы и задачи городского транспорта в условиях существующей социально-экономической формации, и достижение материально-технической базы в определённое время.

Второй тип литературы представлен трудами изданными после 1991 года. Данный тип представлен, по большей части, краеведческой литературой, описывающий хронологическую историю развития городского транспорта в конкретном городе. Например, в книге Иванова М. Д. «История Московского трамвая», подробно описана история развития трамвая в Москве и поднимаются проблемы, существовавшие в трамвайном хозяйстве Москвы за период 1899 - 2009 гг. В работе Г. П. Жилы «По городу идёт троллейбус», подробно, в хронологическом порядке, описывается история развития троллейбусной системы в городе Ставрополь - Тольятти. Так же литература постсоветского периода представлена работами: Иванов М. Д. «История московского трамвая (1899-2009)»; Климов К. «Московский троллейбус»; Тархов С. А. «История московского трамвая»; Круглов Л. П. «Московский трамвай. Страницы истории»; Козинский А. П. «Челябинскому трамваю 70 лет»; Вдовин М. А. Страницы истории Ростовского трамвая»; Усеноков Д. Ю. «Петербургский трамвай, История и факты»; Шапилов Е. «От конки до трамвая. Очерки истории Петербургского трамвая»; Ковалев А. Д. «Очерки истории Ярославского трамвая и троллейбуса»; Скориков А. И. «Челябинский троллейбус: 60 лет со дня открытия движения»; Овсянников В. А «Дела и люди. Пассажирский транспорт Тольятти»; Павлухина Г. «Владимир Беляков, только вперёд!»; Материалы историко-краеведческих чтений. «Наследие В. Н. Татищева».

Так же литературу на изучаемую нами тему, можно разделить по принципу изучения проблем в главах и параграфов научного исследования:

Первая часть, касается изучения общего положения и задач городского транспортного планирования, материально - технические баз. Данная часть представлена работами: Аксенова И. Я. «Единая транспортная система» и Транспорт: «История, современность, перспективы, проблемы»; Зотов Д. К., Ушаков С. С. «Проблемы развития транспорта СССР»; Ставничий Ю. А. «Транспортные системы городов»; Страментов А. Е. «Городской транспорт»; Кутыловский М. П. «Электрическая тяга на городском транспорте»; Дементьев Д., Марков Н. «Автобусы IX пятилетки (1971 - 1975)», «Автобусы X пятилетки (1976 -1980)», «Автобусы XI пятилетки (1981 - 1985)».

Вторая значимая часть литературы посвящена развитию городского общественного транспорта в отдельных городах СССР. Данная часть представлена работами: Иванов М. Д. «История московского трамвая (1899-2009)»; Климов К. «Московский троллейбус»; Тархов С. А. «История московского трамвая»; Круглов Л. П. «Московский трамвай. Страницы истории»; Козинский А. П. «Челябинскому трамваю 70 лет»; Вдовин М. А. Страницы истории Ростовского трамвая»; Усеноков Д. Ю. «Петербургский трамвай, История и факты»; Шапилов Е. «От конки до трамвая. Очерки истории Петербургского трамвая»; Ковалев А. Д. «Очерки истории Ярославского трамвая и троллейбуса»; Скориков А. И. «Челябинский троллейбус: 60 лет со дня открытия движения».

Третья часть историографии посвящена истории развития городского транспорта в городе Ставрополь - Тольятти. Данное направление представлено работами: Жила Г. П. «По городу идёт троллейбус»; Овсянников В. А «Дела и люди. Пассажирский транспорт Тольятти»; Павлухина Г. «Владимир Беляков, только вперёд!»; Материалы историко-краеведческих чтений. «Наследие В. Н. Татищева».

Так же литература постсоветского периода представлена работами: Иванов М. Д. «История московского трамвая (1899-2009)»; Климов К. «Московский троллейбус»; Тархов С. А. «История московского трамвая»; Круглов Л. П. «Московский трамвай. Страницы истории»; Козинский А. П.

«Челябинскому трамваю 70 лет»; Вдовин М. А. Страницы истории Ростовского трамвая»; Усеноков Д. Ю. «Петербургский трамвай, История и факты»; Шапилов Е. «От конки до трамвая. Очерки истории Петербургского трамвая»; Ковалев А. Д. «Очерки истории Ярославского трамвая и троллейбуса»; Скориков А. И. «Челябинский троллейбус: 60 лет со дня открытия движения»; Жила Г. П. «По городу идёт троллейбус»; Овсянников В. А. «Дела и люди. Пассажирский транспорт Тольятти»; Павлухина Г. «Владимир Беляков, только вперёд!»; Материалы историко-краеведческих чтений. «Наследие В. Н. Татищева».

**Цели и задачи:** Целью дипломной работы является изучение истории развития и становления городского общественного транспорта в 1950 - 1991 гг., на примере города Ставрополь-Тольятти. А так же написание выводов на основе изучения проблемной темы.

Поставленная цель формирует ряд задач для изучения:

1. Рассмотреть основные направления развития и проблемы городского общественного транспорта СССР во второй половине XX века.
2. Изучить развитие городских транспортных систем в городах СССР.
3. Выявить развитие автобусного транспорта в городе Ставрополь-Тольятти.
4. Рассмотреть развитие городского электротранспорта в городе Тольятти.
5. Изучить развитие таксомоторного парка и другие альтернативные пассажирские перевозки в городе Ставрополь - Тольятти.

**Объектом исследования:** Объектом исследования в данной работе будет являться городской, общественный транспорт СССР, в 1950 -1991 гг.

**Предмет исследования:** Предмет исследования данной работы будет являться предпосылки или причины для развития транспорта в той или иной степени её задачи и проблемы.

**Источниковедческая база исследования:** Источниковедческая база изучаемую нами тему, многообразна. В целом, по изучаемой нами теме, базу источников можно разделить на четыре группы. Три группы опубликованных источников и одна группы неопубликованных источников. Каждым группам источников можно дать характерный анализ.

К первой группе источников относятся опубликованные нормативно - правовые акты. К ним относятся документы органов государственной власти СССР и РСФСР. Приказы и постановления верховного совета и совета министров СССР. Анализ данных источник позволяет узнать официальные заявления и задачи правительства СССР, которые относятся к изучаемой нами проблеме. Данный тип источник широко распространен в средствах массовой информации и партийных сборниках КПСС. Основными источниками в этой группе являются: Постановление ЦК КПСС от 31 июля 1957 г. «О развитии жилищного строительства в СССР» и Постановления М. С. Горбачева на XXVII съезде КПСС от 27 января 1987 г.

Вторая группа источников: Материалы СМИ. Это опубликованный тип источников, который представлен периодическими изданиями: газетами и журналами. В данную научную работу вошли материалы журнала «Техника молодёжи» и местной периодической печати: «Волжский строитель» и «Паллада. Консультант». Данный тип источников имеет собственные взгляды редакторов газет и журналов на изучаемую нами тему. Некоторое материалы в источниках можно подвергнуть сомнению, что нарушает их историческую ценность.

Третья группа источников представлена неопубликованными архивными данными Ставропольского и Тольяттинского городского исполкома совета депутатов трудящихся (Фонд Р-94) и архивными данными районных отделений исполкома совета депутатов трудящихся (Р-300 – автозаводский район, Р-297 – Центральный район). Данные источники показывают официальные решения городской администрации по вопросам городского транспортного развития. Имеют огромное количество

исторических данных, выраженных в цифрах и статистиках. Все материалы вышеперечисленных фондов находятся в Тольяттинском городском архиве.

Четвёртая группа источников представлена опубликованными источниками -электронными ресурсами и ресурсами открытой сети - интернет. Данный тип источников представлен официальными сайтами, касающихся тематики общественного транспорта, в данную группу вошли сайты пассажирских предприятий Москвы (ГУП «Мосгортранс»), а так же проект «TravelTogether», который затрагивает проблему развития пассажирского транспорта в истории СССР.

**Новизна, теоретическая и практическая значимость работы:**

Новизна данной работы заключается в ведении в научный оборот ранее не опубликованных архивных материалов фонда Р - 94, документы которого принадлежали городскому исполнительному комитету и фондов Р - 300 и Р - 297, документы которых принадлежали Автозаводскому и Центральному районным исполнительным комитетам.

Теоретическая значимость заключается в том, что на основе введения в оборот неопубликованных архивных данных, были введены ранее неизвестны е исторические данные и факты.

Практическая значимость заключается в том, на основе данной работы и введённых в них новых исторических данных, возможно продолжить изучение данной темы или открыть для изучения другие проблемные вопросы.

**Методы:** В данной научной работе был использован хронологический метод написания ВКР, так как требовалось описать процесс развития транспортной сети в СССР и в городе Ставрополь - Тольятти в 1950 - 1991 гг.

Так же был использован статистический метод в первой главе, так как изучаемая нами тема содержит большое количество цифровых статистических данных.

## Глава 1

### 1.1 Особенности развития и задачи городской транспортной системы

#### Основные положения и проблемы.

Развитие городов и промышленности, одна из самых главных задач отечественной экономики на рубеже XXвека. Например, в проекте "Основ законодательства о поселениях, градостроительстве и промышленности СССР, сказано: Основополагающей целью градостроительной деятельностью является создание среды обитания, отвечающим материальным, экологическим, социальным и духовным потребностям человека [62]. Где развитие градостроительных и промышленных программ включает в себя и развитие городской транспортной системы. «Города и посёлки должны представлять с собой рациональную комплексную организацию производственных зон, жилых районов, сети общественных культурных учреждений, транспорта инженерного оборудования и энергетики, бытовых предприятий, обеспечивающих лучшие условия труда, быта и отдыха людей» [6]. Нельзя не упомянуть, что транспорт играет важную роль в городской системе, и более того, выполняет одну из самых главных задач, поставленных перед городской экономикой и хозяйством. Поэтому невозможно представить существование любого современного города без развитой городской транспортной системы. Под воздействием бурно развивающейся экономике СССР, роста населения, и ряда других факторов. Городской пассажирский транспорт при таких обстоятельствах, должен был развиваться и совершенствоваться вместе с городом. Поэтому в понятии задач того периода, современный городской пассажирский транспорт - это продуманный и сложный комплекс городского хозяйства, отвечающим современным требованиям городского планирования, и сам состоящий и современных систем, оборудования и транспортных единиц, выполняющий задачи преимущественно экономического характера. Но не стоит не отметить что перед задачами планирования городских пассажирских транспортных систем, подразумевался не только экономический фактор, но и культурный.

Так как в городах СССР того периода, было широкое разделение промышленных, жилых, и культурных зон. Так же важно отметить взаимозависимость транспортных систем и зон их влияния. И только в единой системе они оказывают влияние, как на сам перевозочный процесс, так и на конечные технико-экономические результаты деятельности[7].

Но при всех вопросах связанных с задачами городских пассажирских перевозок. И что с ростом городов, возрастает и значение транспорта. Существует двойственная зависимость транспорта, так как он сам является элементом производства, и сам требует к себе производственного обслуживания. Поэтому состояние промышленности, определяют и вид развития транспортных коммуникаций. Одним словом: нет промышленности, нет и транспортных перевозок. Но и без строгой транспортной системы невозможно организовать развивающуюся промышленность. О взаимных связях транспорта и промышленности писал еще Карл Маркс: «Люди и товары едут вместе с определённым средством транспорта, и движение последнего, его перемещение и есть тот процесс производства, который оно создаёт [6]. И в целом К. Маркс, относит транспорт к материальному производству и выделяет, что транспорт является средством производства, но сам себя не создает. И в отличии от других отраслей материального производства продукция транспорта вырабатывается и реализуется одновременно. В этом и заключается главенствующая роль связи транспорта и производства. Но тема транспорта очень обширна, наше исследование просвещенно лишь одной и его сфер, а именно городской пассажирский транспорт и его составляющие. Но так или иначе различные сферы транспорта в изучении пересекаются. Что бы лучше понять, какие тенденции и проблемы существовали в городской пассажирской транспортной системе во второй половине XXвека, и как данное явление развивалась и расширялось, нужно обратиться к общей истории становления пассажирских перевозок в нашей стране и рассмотреть какие фактор повлияли на те или иные тенденции в развитии пассажирских перевозок в городах.

Как известно, транспорт является производной и составляющей промышленности, и поэтому напрямую с ней взаимосвязан. Поэтому пассажирский транспорт в дореволюционной России был развит слабо, а транспортные коммуникации были не большого протяжения, и слабо оснащены. Важно отметить, что при главенствующей капиталистической системе, городские пассажирские перевозки зачастую организовывалась там, где это было выгодно. Если пассажирская транспортная система и была создана, она слабо обеспечивалась и быстро приходилась в негодность, списываясь на баланс местных властных органов. Поэтому проблема пассажирских перевозок формально существовала, но её решением особо не занимались. В целом города в тот период не были особо крупными. Не существовало и развитой инфраструктуры в городах, а акцент был сделан на междугородние и пригородные перевозки, преимущественно по железной дороге. А в результате первой мировой войны состояния транспортных систем ухудшилось вовсе.

Сразу же после революции 1917 года, В.И. Ленин, оценивая состояния положения дел в стране, пришёл к выводу, что в скорейшей реабилитации, а затем и в быстром темпе развития нуждается и транспортная система. Но ухудшенное экономическое положение России и гражданская война, затрудняли развитие пассажирских перевозок, как в стране, так и в городах, а порой, делали их не возможными. Ухудшение положение дел так же вызывали устаревшие и неисправные единиц подвижного состава, дефицит топлива и квалифицированных кадров. Поэтому еще в период Гражданской войны В. И. Ленин призвал народ к скорейшему восстановлению транспортного хозяйства: «Первый и основной шаг к этому - немедленное, во что бы ты ни стало, с революционной энергией проводимое, с военной решительностью, сплоченностью, быстротой, беззаветностью осуществляемое восстановление транспорта» [6]. Важнейшим решением для восстановления и развития транспорта является план ГОЭРЛО. Но он затрагивал в основном железнодорожные перевозки. Городское транспортное

хозяйство по-прежнему находилось в упадке. Трамвайный парк был морально и технически устаревшим, а иные виды городских перевозок, кроме гужевых, отсутствовали.

В данном вопросе, а именно в упадке городского транспортного хозяйства важно обратиться к истории автомобильной и железнодорожной промышленности в России. Так как транспорт и промышленность взаимосвязанные вещи, то нужно отметить что автомобильная промышленность, а именно основывающийся на производстве пассажирского транспорта, в нашей стране отсутствовала до 1924 года полностью. А трамвайное хозяйство было представлено лишь сборкой из комплектующих частей, трамваев Европейского производства, на вагоноремонтных заводах в Москве и Петербурге. После 1924 завод АМО в Москве начнёт производство пассажирской версии грузовика АМО Ф-15[Приложение А], отличавшейся лишь наличием деревянной будки с установленными в них сидениями. Но на городских маршрутах такой вид транспорт практически не использовался. Полноценный городской автобус в нашей стране появился только в 1929 году. Это были собранные по лицензии в Ярославле, британские автобус BritishLeylandС-7, на шасси грузовика Я-5, которые получили название Я-6[Приложение А]. Полноценное самостоятельное массовое производство автобусов в СССР, появилось лишь в 30-х годах. Это автобусы Московского производства ЗИС-8 и ЗИС-16, которые поступили в автопарки не только крупных городов СССР, но и в города периферии.

Трамвайное хозяйство широкое обновление МПС получило во второй половине 20-х годов, и с началом индустриализации, где самыми распространенными трамваями будут: КМ– Коломенского паровозостроительного завода, и трамвай Х – Усть-Катавского вагоностроительного завода, которые эксплуатировались во многих городах СССР, но преимущественное их число находилась в трамвайных парках Москвы и Ленинграда. Важно отметить, что в межвоенный период

расширение, а именно экстенсивное увеличение трамвайных линий и трамвайных маршрутов будет главенствующей. Трамвайные линии будут развиваться в уже существующих городах, а явление открытие новых трамвайных хозяйств в городах будет достаточно редким. Это связано прежде всего, с тем, что в городах с существующим трамвайным сообщением, уже было и достаточно развитая промышленность. Данное явление нужно отметить, ведь в послевоенный период, Трамвайные системы будут создаваться в городах с планируемой развитой промышленностью, то есть с заводами и фабриками, которые только планируются построить. Что в будущем будет негативно складываться на пассажиропотоке отдельных маршрутов. Но в 20-30-х годах XXвека. Трамвай в СССР, был главенствующим в крупных городах, так как выполнял основную задачу - доставку жителей на предприятия. А вместимость пассажиров была в 2-5 раз больше, чем у существовавших на тот момент автобусов и троллейбусов.

Так же стоит отметить, что на рубеже индустриализации в 30-х годах в Москве и Ленинграде появляются два новых вида общественного транспорта, а именно Метро и Троллейбус. Первая линия метро открылась 15 мая 1935 года с направлением станции «Сокольники» - «Парк культуры», с ответвлением на станцию «Смоленскую». Открытие метро и дальнейшее его развитие очень важное явление в отечественной истории, так как оно изменит отношение к градостроительной политике и планированию городской транспортной системы. Появятся так называемая системы «подвоз» и «вывоз», которая будет развиваться уже в во второй половине XX века и которая будет присущая крупным городам с населением более миллиона жителей. В дальнейшем, метро будут строить в городах с населением в 1 млн. жителей или более. Троллейбус же, не был еще достаточно развитым видом транспорта, а их обслуживанием занимались вагоноремонтные предприятия. Хотя троллейбус был наиболее перспективным транспортом средством, и именно троллейбусные системы предлагалось создавать и развивать в городах СССР. Связанно это прежде

всего с унификацией троллейбусных и автобусных технических систем, что удешевляло производство и эксплуатацию а так же, в использовании единой автомобильной дороги.

Стоит отметить и развитие таксомоторных парков. Если в 1913 году в Москве и Петербурге насчитывалось около 200 единиц такси, то к 1939 году в одной только Москве было 3,5 тысячи автомобилей такси.

Великая отечественная война изменила картину транспортной системы в городах СССР. огромное количество предприятий с западной части СССР было эвакуировано в глубь страны. Было принято решение создавать транспортные системы в городах, куда привозили эвакуированное оборудование, а не вывозить транспортные единицы и зон боевых действий вместе с оборудованием заводов и другим хозяйственным имуществом. В результате чего в крупных городах, таких как, например Сталинград, Одесса или Харьков, маршрутные движения трамваев и автобусов были прекращены, а транспорт использовался в различных военных нуждах [47, С. 35]. Более того, война разрушила огромное количество автомобильных дорог и Ж/Д Полотна, что эксплуатация транспорта на отдельных маршрутах и линиях стала не возможной, в результате чего было закрыто огромное количество маршрутов во многих западных городах СССР. В центральной части Советского Союза, на Урале и в Сибири, картина городских общественных перевозок обрела другой вид. Для обеспечения эвакуированных предприятий, создавались целые линии, строились дороги и открывались новые маршруты, не переставало работать и строиться метро в Москве. Война, как фактор смогла создать условия для развития промышленности, а соответственно и городские транспортные перевозки в Центральной части страны. В Сибири и на Урале.

После войны в стране началась работа по восстановлению городских транспортных коммуникаций. К началу 1950 года весь транспортный потенциал городов был восстановлен. Во многих городах СССР появились новые, более технологично совершенные виды трамваев, троллейбусов и

автобусов. В городах стали развиваться таксомоторные парки, представленные автомобилями: ГАЗ-М20, МЗМА-400, ЗИС-110 и ЗИМ-12.

После решения XX съезда КПСС, и постановлении Совета Министров СССР от 31 июля 1957 года «О развитии жилищного строительства в СССР», началось масштабное строительство домов и новых районов [9]. Данное постановление, ставило определённые задачи и в организации общественного транспорта. Среди организации транспортного планирования появились задачи на увеличение объёма перевозок из новых жилых зон. Главной задачей плана развития народного хозяйства 1959-1965 гг. принятого XXI съездом КПСС, стал дальнейший подъём отраслей народного хозяйства, связан он был с повышением с повышением благосостояния население. Среди всех постановлений, туда входит и улучшения качества перевозок на городских маршрутах для пассажиров. На XXII Съезде КПСС был выдвинут тезис: «Рост народного хозяйства потребует ускоренного развития транспорта. Важнейшими задачами являются расширение транспортно-дорожного строительства и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения на пассажирских перевозках» [6]

Динамика населения в СССР показывает, что к 1961 году городское население страны стало доминирующим, и составляло 66% от общего числа населения. И если в 1924 году в СССР было, лишь 2 города с население более 1 млн. человек. А во второй половине XX века их было около 25. Так например в 1950 году, при численности населения в 178,5 млн. человек, а городах проживало 69,4 млн. человек а в сёлах 109,1 млн. человек. к 1971 году этот показатель сильно изменился. При численности в 143,9 млн. человек населения, в городе проживали 138,8 млн. человек, а в селе 104,1 млн. человек. Данные демографические явления сказались на развитии городских транспортных систем. Городам требовалась постоянное обновление пассажирского транспорта, расширение линий и улучшение качества перевозок.

Особую роль в данных вопросе сыграли трамвайные сообщения. В 1947 году, появился более комфортабельный трамвай МТВ-82, унифицированный с троллейбусом МТБ-82. Такое решение было принято по причине тогда еще дефицита прокатного металла. Ленинград стал выпускать собственные трамваи ЛМ-47 и ЛМ-49. Рижский завод создает мощный трамвай РТ-47. Позже с ростом численности городов, вместимости пассажиров, трамваем начинает не хватать. Ленинградский завод создаёт более совершенный ЛМ-57. Самым массовым трамваем третьей четверти XX века остается Рижский РВЗ-6, который впоследствии будет эксплуатироваться некоторое время и после развала СССР. В результате успешного выполнения планов развития народного хозяйства СССР, уже к 1966 году 115 городов имели трамвайные парки, состоящий из новых трамваев. Если до великой отечественной войны, в 1940 году, на трамваях было перевезено 7223 млн. человек. Что составляло 85% от общих пассажирских перевозок в СССР. То после войны этот показатель упал до 3569 млн. что составляло 41,5% от общих пассажирских перевозок. Число трамвайных перевозок смогло перевесить довоенный уровень только к 1965 году, тогда услугами трамвая воспользовались 8239 млн. граждан, но процент от общего числа пассажирских перевозок к этому году упал до 28,7%. Что показывает нам о росте троллейбусных и автобусных перевозок. Но на рубеже 60-х годов, и до самого конца существования Советской экономической системы, перед трамвайным хозяйством встаёт ряд проблемных факторов, затрудняющий развитие данного вида транспорта. В 1963 году в СССР начинается эксплуатация трамвая Tatra T3SU - Чехословацкого производства. Первую, важную для пассажиров модернизацию, данная модель трамвая получила лишь в 1974 году, что подразумевало под собой появлений средней, третьей двери. При этом конструктивная скорость трамваев, как послевоенного производства, так и более поздних моделей не отличалась большой разницей от трамваев довоенного производства. По плану народного хозяйства СССР, с

увеличением роста жителей городов, и ростом численности у граждан автомобилей личного пользования, городской транспорт должен соответствовать текущим технологическим тенденциям [62]. Одним словом, скорость городского пассажирского транспорта должна соответствовать скорости автомобилей личного пользования. Но в данном направлении, конкретно у трамваев наблюдались существенные проблемы. Несмотря на постоянную модернизацию трамвая Tatra T3, стал очевидным тот факт, что к концу 70-х годов, технологические решения, придуманные еще в начале 60-х, стали устаревать. А скорость разгона, и скорость движения порой не соответствовали скорости потоков машин, что создавало трудности в городских транспортных движениях. Несмотря на существующие проблемы Tatra T3, успешно эксплуатировалась во многих городах СССР и Европы. Постоянная модернизация Трамвая помогла продержаться его производство вплоть до 1999 года. В некоторых городах, этот трамвай эксплуатируется и по сей день.

Другими, более совершенными трамваями советского союза на период конца 1960-х - начала 1970-х, были Ленинградский ЛМ-68 и Усть-Катавский трамвай КТМ-5 (71-605), в отличие от Tatra T3, их отличала более совершенная конструкция и удобства в салоне. Но проблемы связанные с городским потоком, у данных трамваев оставались те же. В реальности же, затруднение, связанное с несоответствием динамики трамвайного движения и легковых автомобилей не была столь заметна. Советский союз, как и большинство стран с развитой инфраструктурой, обладал широкополосными дорогами с собственными линиями для движения трамваев. Другой проблемой в трамвайном хозяйстве, на рубеже 70-90-х годов, было некоторое устаревание МПС, который практически не поддавался никаким модернизациям, обновления, в целом не соответствовал требованиям пассажиров и нормам безопасности, существующим на этот период, и ярким примером такой ситуации, является эксплуатация трамваев РВЗ-6. Вагоноремонтные предприятия, всячески поддерживали подобные трамваи в

надлежащем состоянии и технической исправности, но данная проблема была не значительная, и касалась лишь нескольких городов. В постсоветское время, проблема морального и технического устаревания МПС, будет намного значительнее.

Важной проблемой развития трамвайных коммуникаций во второй половине XX века, является влияния трамвайного движения на окружающую среду. Если проблема выбросов выхлопных газов, которая станет актуальной в 70-х годах, трамвай не касается. То у данного вида транспорта существуют два других пагубных влияния на окружающую среду. Первое - это шумы, издаваемые движущимся трамваем. При движении, трамвай порой производил шум в отметку свыше установленной уличной нормы 70 дБ, что недопустимо в ночное время суток. Вторая проблема представляет под собой пагубное влияние на окружающие объекты, посредством ударов и вибраций, что негативно сказывается на состояниях Ж/Д полотна, автомобильных дорог и окружающих зданий. И даже использование насыпей и специальная техническая разность в уровне Ж/Д полотна и автомобильной дороги, не всегда помогали и помогают справиться с этой проблемой [16].

К периоду началу «Перестройки» в городских трамвайных хозяйствах наблюдается следящая картина: Экстенсивное развитие трамвайных систем во всех городах СССР. Архаичность некоторых транспортных линий и развязок, моральная и техническая усталость большинства единиц МПС [Приложение А]. На пленуме ЦК КПСС, который проходил в апреле 1985 года, говорилось что с существующими проблема в экономической и социальной сфере требуется техническое совершенствование и переоснащение производства. и прежде всего, по данной политикой «ускорения», прежде всего подразумевалась промышленность а соответственно и транспорт. За реализацию давно затянувшихся проектов в городском транспортном хозяйстве, появившихся еще в 70-е годы, тут же взялось огромное количество конструкторских бюро. Предлагалось к 2000 году полностью переоснастить пассажирское транспортное хозяйство. На

деле же на фоне общего упадка в экономике к 1989 году и провалу экономических реформ политики М.С. Горбачева. Пассажирские транспортные предприятия не получили ожидаемых реформ. Хотя динамика роста перевозок на трамвайных сообщениях сохранялась, но увеличение длины эксплуатационных линий было незначительным. Если в 1950 году длина трамвайных линий на км. одиночного пути равнялась 4609 км, то в 1988 году длина всех эксплуатационных путей равнялась 4970 км. Количество перевезённых пассажиров при этом увеличилось вдвое. В 1950 в СССР, на трамваях было перевезено 5157 млн. человека в 1988 году 9144 млн. человек [7].

После развала советской экономической системы и в целом СССР, производство и эксплуатация трамваев и вовсе пришло в упадок. В 1990-е годы, трамваям удавалось, в какой-то степени удержаться на плаву. Были еще слаборазвитые коммерческие перевозки. А эксплуатация личного транспорта в стране не преобладала. Но стали стремительными темпами закрываться предприятия смежных с производством и эксплуатацией трамваев. Сокращались заказы на производство, в результате, заводам по производству трамваев приходилось либо малыми партиями выпускать новые модели трамваев, либо малыми партиями выпускать устаревшие модели трамваев и заниматься при этом техническим поддержанием уже действующих трамваев. Появилась система на ремонтных заводах и предприятиях, которая в случае списания, старой, отслуживший свой срок модели трамвая, становилась донором, в случае поломок, для такой же новой, сошедшей завода модели трамвая. Хотя такие решения существовали и в СССР, такие решения не были массовыми, и зачастую выполнялись по решению предприятий самостоятельно. Появляются вопросы о целесообразности использования трамвайных систем в условиях капиталистической экономики, так как эксплуатация трамваев и их обслуживание становится дорогим. Так же важно отметить, что с 1990-х годов России и СНГ, на фоне закрытия различных промышленных

предприятий, стали закрываться и трамвайные линии, связывающие эти предприятия с жилыми зонами городов.

Если в целом говорить о ситуации в трамвайном хозяйстве во второй половине XX века то нужно отметить, что острых проблем в данном направлении не наблюдалось. Трамвай был экологически чистым транспортом, и не создавал серьёзных проблем в городском движении. трамвай выполнял свою основную задачу в условиях Советской системы, а именно доставлял граждан из мест постоянного жительства в места работы, учёбы, или досуга и отдыха. Трамвай, в отличии от других, наземных внутригородских систем, обладал большой пропускной способностью. А незначительные проблемы, существующие в трамвайном хозяйстве в данный период, являются лишь отражением существующих проблем в хозяйственной системе СССР [23].

Альтернативным городским, пассажирским транспортным средством получивший широкое распространение в СССР во второй половине XX века и использующий электрическую тягу, стал троллейбус. Несмотря на обсуждения в различных экспертных кругах и научных комиссиях о целесообразности использования троллейбусных систем с трамвайными системами. В послевоенные годы стал очевидным тот факт, что задачи, перед которыми стоял городской общественный транспорт, должны выполнять как трамваи, так и троллейбусы. Преимущество первых заключалось в большем объёме разовой перевозки. Преимущество второго заключалась в более дешёвом производстве и эксплуатации. Нужно отметить, что при проектировании сети троллейбусных линий учитывалось до минимума сокращать число их пересечений между собой и с трамвайными линиями, так как пересечение по «Воздушным стрелкам» способствует снижению скорости движения и соскакиванию токоприёмника. Так же нужно отметить, что для трамвайных линий требуется создания собственного Ж/Д полотна, а троллейбус использует более дешёвые, дороги общего пользования. Но несмотря на то что троллейбус использует дороги общего пользования, такой

вид транспорта очень требователен к дорожному покрытию, чем легковой автомобиль или автобус. Не допускалась эксплуатация троллейбуса на булыжных мостовых, на дорогах с некачественным или разрушенным асфальтным покрытием, а так же на гравийных или щебневых дорогах.

В целом, троллейбус во второй половине XX века был очень эффективным транспортным средством, и возлагал на себя большие перспективы. Если до войны, в 1938 г. в стране насчитывалось только 3 города использующих троллейбус. Это Москва, Ленинград и Ростов-на-Дону. То к 1966 году в стране уже насчитывалось 80 городов использующих троллейбусное сообщение. На XXIII съезде КПСС говорилось, что на пятилетний план развития народного хозяйства (1966-1970) требовалось: «...Значительно развивать городской электрический транспорт. Увеличить протяженность троллейбусных линий на 2900 км. Увеличить парк троллейбусов на 11 тыс. единиц» [12]

Троллейбусный транспорт по основным техническим причинам, сопоставим с автобусом, и поэтому занимает равное отношение в общей городской транспортной системе. Но так как троллейбусные системы нуждаются в более сложном оборудовании, то такой вид транспорта было не целесообразно использовать на подвозящих коротких линиях, или на очень протяженных линиях, выходящих за предел города. Хотя и для первого случая и для второго в СССР существовали исключения. Но основная область использования троллейбусного транспорта - внутригородские направления средней мощности. В средних городах троллейбус используется как основной вид транспорта, в более крупных - вспомогательным.

В послевоенные годы в Советском союзе еще использовали троллейбусы серии ЯТБ, появившихся еще во второй половине 30-х годов. Но уже к 1946 году на их смену приходит более совершенный МТБ-82, кузов и салон которого унифицирован с трамваем МТВ-82. Ряд недостатков способствовали скорейшей модернизации трамвая МТВ-82 в 1950 г., он получил индекс МТБ-82Д. Имел более лёгкую конструкцию и более

совершенный тяговый электродвигатель. Рост городов приводил к увеличению населения, а с 1957 года, когда началось массовое строительство районов и кварталов с многоквартирными панельными домами, концентрация населения в этих местах увеличивалась. Требовалась увеличить пропускную способность одного троллейбуса. В данном случае вместимости пассажиров на троллейбусах МТБ-82 стало не хватать, и на его замену появился троллейбус ЗИУ-5. Вместимость увеличилась с 75 до 90 пассажиров [63]. Увеличились динамические качества троллейбуса. Салон стал более удобным для пассажиров.

К концу 60-х, с увеличением городов, предприятий и населения, опять встаёт вопрос об эффективности существующих троллейбусов. За 10 лет, конструкция троллейбуса ЗИУ-5 стала устаревать. Требовался более совершенный тип троллейбуса, отвечавший современным требованиям качества перевозок и более улучшенной конструкции. Таким троллейбусом стал ЗИУ-9 (ЗИУ-682), выпуск которого начался в 1972 году. Во многих городах СССР, в 70-е года. Троллейбус ЗИУ-9 еще эксплуатировался вместе с устаревшими ЗИУ-5. Новую модель от своего предшественника отличали: сварной тип кузова, более вместительный салон на 98 пассажиров и улучшенные динамические качества.

Конструкция ЗИУ-9 была очень простой в производстве и ремонте, а дизайн машины был и современным, и в то же время не отличался дизайнерскими излишествами. Поэтому ЗИУ-9 стал последним односекционным троллейбусом, производившимся в СССР. Спустя 14 лет, в 1986 году появился сочленённый вариант троллейбуса - ЗИУ-10 (ЗИУ-683) с вместимостью пассажиров - 165 человек. Данный троллейбус эксплуатировался преимущественно в крупных, промышленных городах Советского союза.

Троллейбусные системы во второй половине XX века получили выдающиеся развитие. Если в 1950 году в СССР трамваем воспользовались

645 млн. раз, то в 1988 году это число равнялось 11570 млн. При этом общая длина троллейбусных линий увеличилась с 949 км. До 8300 км.

В целом же проблемы, которые существовали в троллейбусной системе, схожи с трамвайными системами. В первую очередь это потеря динамики на перекрёстках при переходе с одной стрелки на другую. Затрудненная динамика разгона, при стремительном темпе роста динамических качеств легковых автомобилей, что создавало затруднение в городских транспортных потоках. Но троллейбус, в отличие от трамвая, не издаёт излишний шум, стуки, удары и вибрации. Троллейбус дешевле в производстве и эксплуатации. И на рубеже 60-70 годов. Некоторые новые промышленные города СССР, будут отказываться от трамвайных систем в пользу троллейбусных. Трамвайные системы будут развиваться в городах, где уже существуют трамвайная сообщение, так как дешевле для данной ситуации станет продление и расширение линий, чем создание новых условий для троллейбуса.

Важнейшую роль в системе городского общественного транспорта играли автобусы. Они в первую очередь использовались в городах с населением в менее чем 100 тыс. человек [5]. Прежде всего автобусные маршруты создавались там, где создание троллейбусных или трамвайных линий было экономически нецелесообразно. Так же Автобусные маршруты создавались в исторических центрах города, где изменения внешнего вида и ландшафта не допустимо для строительства Ж/Д полотна и опор контактной сети. Поэтому автобус используется как альтернативный транспорт в менее густо заселённых районах. Изменить маршрут в случае необходимости, у автобуса намного проще, чем у трамвая или троллейбуса. Так как у последних это зачастую приводит к строительству дополнительных объектов инфраструктуры.

На рубеже второй половины XX века, автобус выполнял основную задачу в строящихся городах. Тем самым был единственным развитым транспортом в развивающемся городе, где планировалась построить

троллейбусную или трамвайную систему. Но после создание в городе подобных систем, автобус не исчезал, а был вспомогательным или основным транспортным средством. Дело в том, что автобус имеет преимущество над трамваем и троллейбусом тем, что он более мобильный. Тем самым, если изменяется город: растет городская застройка, строятся новые кварталы и предприятия, дешевле и легче в таком случае будет продлить, или изменить автобусный маршрут, чем строить дополнительные линии трамваев или опоры контактной сети для троллейбусов. В соответствии с генеральными задачами директивы XXIII съезда КПСС на пятилетний план развития народного хозяйства (1966-1970 гг.) намечались следующие мероприятия: «Увеличить автобусные перевозки населения примерно в 1,9 раз. Пополнить парк современными автобусами...» [12]. В 1970-х гг. автобус является важной составляющей транспортной системы городов. Автобус имеет ряд преимуществ в городском потоке как на малых, узких участках дороги, так и на широких участках, с отдельно выделенной полосой для движения общественного транспорта. Динамика движения скорости и разгона, соответствует динамики скорости и разгона основного городского потока. Помимо преимуществ, автобус в городской транспортной системе имеет и ряд существенных недостатков. Среди которых проблемы сильных шумов, загазованность воздуха. Для того что бы соответствовать динамики городского потока, автобусу требуется мощный двигатель для разгона, при этом он не должен быть шумным и выделять большое количество выхлопных газов, что делает процесс создания двигателей для городских автобусов - затруднительным. При этом, желательно, каждый пассажир автобуса, в городском движении, должен был обладать местом для сидения. Или находиться в движении стоя, не создавая препятствий для входа - выхода пассажиров и движения по салону. Так же, автобус, более подвержен эксплуатационному износу конструкции, чем другие городские транспортные средства. Эксплуатационный срок автобуса должен составлять не более 10 лет, при этом каждые 5 лет должна был производиться

капитально-восстановительный ремонт (КВР) автобуса. При этом допускалась эксплуатация автобуса сроком на 15 лет, при соответствующем КВР. Уровень шума двигателя городского автобуса не должен превышать 20 дБ [5]. На практике стандартны и нормы эксплуатации городских автобусов не всегда учитывались.

Послевоенные годы определили дальнейшее развитие автобуса в транспортной системе. Поэтому предприятия ориентированные на выпуск городских автобусов стали изменять производство для выпуска самих автобусов так, что бы они соответствовали времени, автомобильной моде и основным задачам которые были поставлены перед городскими автобусами. Во-первых заводы отказались от капотной компоновки на городских автобусах, во вторых отказались от шасси грузовиков. На городских автобусах стали применять кузов вагонной компоновки, а шасси разрабатывалось отдельно, либо сильно модернизировалось шасси грузовика. Первым массовым послевоенным автобусом, которые использовались в СССР на рубеже 1950-х годов стали автобусы ЗИС-154 и ЗИС-155 [2]. При этом чаще использовалась 155-я модель, так как она была дешевле. ЗИС-154 был более дорогим, от 155 модели его отличало заднее расположение двигателя, а так же электрическая трансмиссия, что и стало причиной дороговизны. И в целом, ЗИС-154 был копией Американского автобуса GMC [Приложение А]. Американская автомобильная мода будет главенствовать в области автомобилестроения, в том числе в производстве пассажирского транспорта, на протяжении 1940-1960-х годов СССР. Если 60 местный ЗИС-154 использовался преимущественно в Москве и Ленинграде, то более дешёвый ЗИС-155 на 50 пассажиров использовался во многих городах СССР. С ростом городов и количества числа населения стало очевидным, что автобус ЗИС-155 не удовлетворяет требованиям эксплуатации, динамики и вместимости [63]. А так же не обеспечивает нужного качества пассажирских перевозок. Так в 1958 г. начался выпуск автобуса ЗИЛ-158, вместимостью 60 пассажиров, более улучшенными динамическими качествами и удобством

салона. Но производственных мощностей Московского завода имени Лихачева стало не хватать. И производство автобуса было перемещено в Линкино-Дулево, где появился знаменитый автобусный завод ЛИАЗ. ЛИАЗ-158 станет одним из основных автобусов СССР в 1960-х гг. Другим значимым автобусом, который появляется в данный период, стал Львовский ЛАЗ-695, где было 57 мест для пассажиров [1].

Позже, на смену технически, и морально устаревшему ЗИЛ-158, в начале 1970-х годов появиться более совершенный автобус - ЛИАЗ-677. Этот автобус по праву можно называть самым массовым автобусом второй половины XX века, и символом отечественного автобуса строения. Всего было выпущено свыше 190 тысяч автобусов ЛИАЗ-677 в всех модификациях (ЛИАЗ-677А, ЛИАЗ-677Э, ЛИАЗ-677Г, ЛИАЗ-677П, ЛИАЗ-677Б, ЛИАЗ-677М, ЛИАЗ-677МБ, ЛИАЗ-5930/5931/5932) [3]. Автобусы ЛИАЗ-677 в той или иной модификации будут эксплуатироваться во всех крупных и средних городах Советского Союза. Вместимость автобуса составляла 110 пассажиров [45, С. 98]. Автобус данной модели получил широкое освещение в культуре. Другим важными городскими автобусами второй половины XX века в СССР по праву можно считать поставляемые из ВНР по программе СЭВ автобусы марки Ikarus. До начала 1970-х гг. это были автобусы Ikarus модели 180, 55, 556 и 620, которые эксплуатировались преимущественно в крупных городах СССР. В 1970-х гг. им на смену пришли автобусы Ikarus 200-го семейства, разработанные выдающимся Венгерским инженером-дизайнером Ласло Финта. Разработанная им система модульных конструкций, позволяла создавать уже из существующих комплектующих. И создавать автобус любого предназначения, что в свою очередь упростило и удешевило производство в несколько раз [24]. Самыми массовыми городскими автобусами стали Ikarus 260 и сочлененный Ikarus 280, с вместимостью 107 и 180 человек. Как и ЛИАЗ-677, автобусы Ikarus 200-го семейства стали одними и самых распространенных автобусов СССР и странах Восточной Европы, и получили широкое отражение в культуре.

Всего, в год, в СССР поставлялось до 1500 - 2000 автобусов из Венгрии [26]. Автобусы ЛАЗ-695 в различных модификациях, ЛИАЗ-677, Ikarus 280 и 260 будут эксплуатироваться в городах СССР вплоть до 1991 года. Затем массовая эксплуатация данных автобусов продолжится в РФ и странах СНГ вплоть до начала 2000-х гг. Отдельные экземпляры данных автобусов эксплуатируются до сих пор. что к середине 1980-х гг. основные городские автобусы СССР морально и технически устаревают. В конструкторских бюро предприятий еще с конца 1970-х гг. разрабатываются кардинально новые автобусы. Так в начале 1980-х гг. на замену устаревшему ЛИАЗ-677 должен был придти новейший городской автобус ЛИАЗ-5256. После XXVII съезда КПСС и заявлении М. С. Горбачева о конверсии и обновлении производства должно было начаться массовое производство данного автобуса [28]. Но вместо начала его производства, будет принято решение о модернизации автобуса ЛИАЗ-677. В целом такое явление было характерно для производства автобусов во всём СССР. В связи с этим наблюдался ряд проблем, характерных для состояния городского автобусного хозяйства середины - конца 1980-х гг. Во первых автотранспортные предприятия расходовали огромное количество средств на топливо и средств на эксплуатацию автобусов. Во вторых устаревшие конструкции автобусов зачастую, не справлялись с городским пассажиропотоком. К 1980 г. он остановился на отметке 389,8 млрд. пасс. на км. Уже к 1985 г. пассажирооборот на городском автобусном транспорте составил 446,6 млрд. пасс. на км. А к 1988 г. эта цифра остановилась на отметке в 480,1 млрд. пасс. на км [6]. Связанно это было с ростом городов и числом жителей в них, а так же с положительной демографической ситуаций в 1980-х гг.

Важнейшим средством передвижения в системе городского транспортного хозяйства так же следует выделять - такси. Во второй половине XX века таксомоторные парки появляться во многих городах СССР. К началу 1950-х гг., таксомоторными парками обладали крупные города СССР. Такие как: Москва, Ленинград, Киев, Минск и т.д. До конца

1960-х гг. в качестве такси использовались автомобили ГАЗ-М20 «Победа». А иногда ЗИС-110. С конца 1950-х гг. в таксомоторные парки стали поступать автомобили ГАЗ-21 «Волга». Данный автомобиль станет одним из самых массовых автомобилей в СССР в 1960-е годы, и получит широкую огласку в искусстве. В 1970-е гг., на смену устаревшему ГАЗ-21, в таксомоторные парки поступают новые ГАЗ-24 «Волга». С 1985 г., в качестве такси начинается эксплуатация автомобилей ГАЗ-24-10 и ГАЗ-3102 [6]. В отдельных случаях, в качестве такси используются автомобили марки «МЗМА-АЗЛК» и «ВАЗ». С конца 1980-х гг. в Таксомоторных парках наблюдаются проблемы технического устаревания автомобилей и средств их эксплуатации, а так же воровство деталей (зеркал, дворников, элементов декора) и топлива.

Делая вывод можно отметить, что в системах городского во второй половине XX веке, в нашей стране развивали все виды городского общественного транспорта. Но наиболее распространенным остаётся автобусный транспорт. Так как на данном этапе, это был наиболее практичный и простой, в плане эксплуатации вид городского транспорта. Развиваются автобусные системы как в крупных городах, так в средних и малых. Трамвай, троллейбус и метро остаются тенденцией крупных или развитых промышленных городов. Таксопарки существуют преимущественно в городах с развитыми социальными благами и культурно-историческими районами. Автобус имеет достоинство в маневренности и гибкости перед троллейбусом или трамваем. Трамваи и троллейбусы в свою очередь не имеют проблему загазованности и выброса вредных веществ в атмосферу. Трамваи пагубно влияют на окружающую среду излишними шумами, вибрациями и стуками. С середины 1970-х гг. наблюдается проблема технического устаревания всех видов городского транспорта. В период 1983-1991 гг. проблема обновления МПС в государстве, частично решена путем малого обновления или модернизаций устаревших моделей техники. Но с данного периода появляется ряд других проблем, а именно:

увеличение цен на топливо и производство автобусов/ трамваев/ троллейбусов. Отставание развития систем управления транспортных хозяйством. Деграция культуры ведения транспортного хозяйства. Нарушение трудовых дисциплин и воровство.

По этому, важно отметить, что на состояние и развитие городской транспортной системы напрямую зависит от социально-экономической ситуации как города, так и страны. Массовое развитие общественный транспорт может получить лишь на основе развития промышленности и создании материально-общественных благ. Так же развитие городского транспорта зависит от вектора научно технического прогресса всего как всего человечества, так и нашей страны. Зачастую запрос на ту или иную ситуацию или моду создает именно западная цивилизация. А наша страна лишь конвертирует их под свои нужды. Поэтому все существующие проблемы в городском транспортном хозяйстве, существовали исключительно в рамках существующих проблем социально-экономического развития государства.

## **1.2 История развития городского транспорта в городах СССР, в период 1950 – 1991 гг.**

Послевоенные годы для СССР обосновались развитием тяжелой промышленности и восстановление народного хозяйства. Обильными темпами продолжалась урбанизация городов. Бурно развивающаяся промышленность и развитие городов требовали улучшение масштабов и качества городских и пригородных перевозок. В городах развивались все виды транспортных систем, а именно: троллейбус, трамвай, автобус и такси. В некоторых городах, где число жителей превышало 1 млн. человек, строились системы метро.

Самым выдающимся городом СССР, где были развиты все виды транспортных систем, была столица советского государства – Москва. К 1950 г. самым массовым видом городского общественного транспорта в Москве продолжал оставаться трамвай. По состоянию на 15 января 1951 г. в городе

насчитывалось 54 трамвайных маршрута [65]. С 10 июня 1950 г. был изменен знаменитый маршрут «А» (Аннушка). Теперь он следовал от Половецкого вокзала до Тестовского посёлка. Вместо Калужской площади – Новокузнецкая площадь.

К концу 1950 года в составе Московской транспортной системы насчитывалось около 2000 вагонов трамвая. Самым массовым стал трамвай МТБ-82, их насчитывалось 453 единицы. Выпуск данного трамвая начался на авиационном заводе №82 в 1946 году. Так же имелось 215 трамваев серии «Ф» и 348 трамваев серии «БФ», 215 трамваев серии «КМ», 59 вагонов серии «М38»[Приложение А]. В ноябре 1950 г. были получены еще 56 трамваев МТБ-82, 25 старых трамваев были переданы в Киев, Тулу, Запорожье и Краматорск. Трамваи выходили на рейс в составе одного или двух вагонов. Протяженность путей к началу 1950 г. составляла 549,8 км [68]. Средняя эксплуатационная скорость составляла 15,15 км в час. Среднедневной выпуск на линию составлял около 1700 трамваев. В составе транспортной системы было 8 пассажирских и одно техническое депо. Капитальным ремонтом трамваев занимался СВАРЗ, ЭМИЗ и завод «Динамо»[Приложение А].

В тоже время, с начала 1950 гг. в Москве шёл капитальный ремонт путей и обновление трамвайного парка. 18 июня 1949 года вышло постановление Совета Министров СССР – «О мерах по улучшению трамвайных путей и дорожного хозяйства города Москвы». По этому постановлению было решено реконструировать свыше 500 км трамвайных путей столицы. Увеличить протяженность бетонных полотен и рельс. Во многом реконструкции путей проходили под габариты нового трамвая МТБ-82[Приложение А]. Еще в 1949 году были проведены ремонтные работы на линиях протяженностью 22,4 км. В центре Москвы. Весной 1950 года начались восстановительные работы на шоссе Энтузиастов. Кольцо на площади Марины Расковой перенесено на новое место, Реконструкции подверглись Ярославское шоссе, Варшавское шоссе. В связи с снятием путей в центральной части города на Садовом кольце были построены новые

оборотные петли, не существовавших поныне в Москве. Были реконструированы пути на Октябрьской площади, и пути в районе Сокольников. Всего в течении этого года было построено 60 км путей. 14 км щебеночного основания заменили на 22,5 км бетонного [65]. В 1951 году были построены новые линии в Измайловском посёлке. В конце 1951 года началось строительство линии по Краснознамённой улице, а так же новых линий Курскому вокзалу, пассажирооборот которого в те годы значительно увеличивался. В 1952 году началось сооружение ветки в районе Новогиреево. Весной 1952 года были расширены пути в районе Останкино. В этом районе 18 мая 1952 года началось движение маршрутов № 17 и 39. Летом 1952 года началось строительство магистрали на Курский вокзал. 29 июня 1952 года закрыто движение в центре Москвы (маршрут от Яузских высот до Ульяновской заставы). 16 августа 1952 года было открыто новое движение по улице Краснознаменной. 24 декабря была введена в эксплуатацию новая линия по 1-му Рощинскому переулку. В Марте 1953 года эта линия была продлена до района Черемушек, а её длина стала составлять 5,8 км. Всего в 1952 году было проложено 24,9 км новых путей [68]. Капитальный ремонт был произведён на 20,9 км путей. Осенью того же 1952 года на испытания в депо им. Апакова прибыл первый опытный вагон РВЗ-50, построенный совместно с Рижским вагоностроительным заводом (РВЗ) и заводом «Динамо». На обкатку данный вагон вышел лишь весной 1953 года. В том же 1953 году продолжилась реконструкция трамвайных линий и расширение маршрутов. В Январе был продлён маршрут №1 и 14. Летом 1953 года начались ремонтные работы в крайне улицы Баумана. Были изменены маршруты №7, 24, 32, 47, 50. Были отменены маршруты № 31 и 51. 24 мая 1953 года был изменён маршрут № 4. 1 сентября 1953 года были сокращены трамвайные сети в районе Садового кольца. Изменины маршруты № 14, 17, 23, 27, 29. Были отменены маршруты № 28, 52, 14к и 27к. Расширено движение маршрута «А». По Бульварному кольцу стали следовать маршруты № 15 и 17. 29 октября года была построена новая линия до Московского

кирпичного завода. В конце 1953 года закончилась реконструкция всех Московских трамвайных депо, во основном для удобства обслуживания и эксплуатации трамвая МТБ-82. В том же 1953 году в депо имени Апакова поступила для испытаний новая модификация Рижского трамвайного вагона – РВЗ-51, который работал на 12 маршруте. Опытные испытания РВЗ-50 и РВЗ-51 закончились в 1954 году. 5 мая 1954 года было ведено в эксплуатацию большое оборотное кольцо на Каланчевской улице, которое было построено за место оборотного кольца у Казанского вокзала. С лета 1954 года началась реконструкция железнодорожных линий в районе ВСХВ. Сама выставка не проводилась с 1941 года. Поэтому ремонт линий на данном направлении был особенно затруднителен и важен. Были построены два больших оборотных кольца. К торжественному открытию выставки 1 августа 1954 года были открыты трамвайные станции «ВСХВ Северная» и «ВСХВ Южная» [65]. 5 сентября 1954 года было прекращено движение по Электрозаводскому мосту и улице Баумена. 4 Ноября 1954 года было закрыто движение трамваев по улице Красносельской. 25 ноября был открыт разворотный треугольник на углу Ольховской улицы и Бауменской площади. Таким образом, к концу 1954 года, часть пути в западном Лефортово была закрыта. 6 сентября 1954 года была открыты трамвайные пути от Калужской заставы до здания МГУ на Воробьевых горах. Протяженность линии составляла 5,5 км [68]. На ней было сделано 6 остановок. На данной линии работал маршрут №42 (Фили – МГУ). 5 сентября до Воробьевых гор был продлен маршрут № 12. 16 февраля 1955 года был изменен маршрут №32. Летом 1955 года были реконструированы линии по Яузскому бульвару, не эксплуатировавшиеся с 1938 года. По данному направлению был пущен трамвай №15 и «А». Реконструкция трамвайных путей закончилась с ремонта Волоколамского шоссе осенью 1955 года.

В целом же, за полтора послевоенных десятилетия снизилась доля пассажирских перевозок на трамвае с 56% до 24% [17]. А протяженность трамвайных путей сократилась с 552 км до 491 км. За период 1947-1959 год

были реконструированы 24 тяговые подстанции и построены новые. С начала 1950-х гг., на Московских трамвайных путях началась применяться технология сварки без стыков, для создания так называемого «Бархатного пути». Обслуживание трамвайных путей становилось труднее и дороже. Трамвайные стрелки начали переводить на автоматический режим. В том же 1955 году трамвайное и троллейбусное управление объединили в Трамвайно-троллейбусное управление города Москвы.

После испытаний вагонов РВЗ-50 и РВЗ-51 в Москве в 1955 году на испытания прибыли 4 вагона РВЗ-55 [Приложение А]. В конце 1955 года в Москве было 495 трамваев МТБ-82 и МТБ-82А. За период 1950-1955 гг. Были списаны 130 трамваев серии «Ф» и модернизированы 20 трамваев серии «КМ». Списанные вагоны передавались в города периферии: Уфа, Казань, Томск, Краснодар и т.д. Всего в Москве концу 1955 года было 1900 пассажирских трамвайных вагонов. Средний выпуск на линию составлял 1670 вагонов. Увеличилась эксплуатационная скорость до 14,30 км в час. Всего насчитывалось 59 трамвайных станций. Всего действовали 46 основных маршрутов и один короткий. В пассажирской части трамвайного хозяйства на момент 1 января 1956 года работали 11 626 человек [68].

В 1956 году закрытие и реконструкции отдельных участков трамвайных линий продолжались. Был сокращен маршрут «А», начались реконструкции линий на окраинных Москвы. Была закрыта линия на Крымском мосту. В Январе 1957 года Артамоновский участок путей оказался отрезанным от общей трамвайной системы. Закрылись значительные участки в центре Москвы. Данное явление принято называть «Четвертой антитрамвайной компанией в Москве» (1956 – 1958). Многим работникам трамвайного хозяйства стало казаться, что эпоха трамваев медленно подходит к концу, так как дешевле и практичнее становится использовать автобус или троллейбус [55, С. 77]. В транспортном хозяйстве Москвы акцент стал делаться на расширение полос автомобильных дорог. Связанно это было с масштабным увеличением числа автомобилей. Вторую жизнь

трамваям подарило важнейшее событие в отечественной истории, а именно постановление Совета Министров СССР от 31 июля 1957 года «О развитии жилищного строительства в СССР». Данное постановление подразумевал не только массовую застройку городов многоквартирными домами, но и создание развитой системы городского и пригородного транспорта, для обеспечения удобств обслуживания населения, которые переедут в новостройки. Но реализация данного всесоюзного проекта началась не сразу. Трамвайные линии продолжали закрывать до 1958 года. Всего в Москве было срезано 42,4 км трамвайных путей. А недовольство жителей было высказано в газете «Московская правда» от июля 1958 года. Но с августа 1958 года демонтаж трамвайных линий прекратился. Началось массовое строительство линий на окраинах Москвы. Всего за период 1958-1960-х гг. было построено 66 км трамвайных путей. В 1958 году была проложена новая линия от Тушино до деревни Захарово (ныне Химки), протяженностью 4,6 км. Решением исполкома Моссовета от 31 июля 1958 года трамвайно-троллейбусное управление Мосгорисполкома (ТТУМ) было реорганизовано в Управление пассажирского транспорта Мосгорисполкома (УПТМ). Была упразднена грузовая часть - трест «Трамвайстрой». В составе УПТМ находились 4 троллейбусных парка, 7 автобусных и 6 трамвайных депо. В 1958 году на УПТМ стали работать 44 569 человек. В трамвайной части работали 10 958, что значительно меньше, по сравнению с 1955 годом. В этот период наблюдалась нехватка кондукторов (не хватало около 700 человек), по этому, в качестве эксперимента, 1 августа 1958 года на маршруте №19 была введена система без кондуктора, Трамваи МТБ-82 на данном маршруте оборудовались кассами-копилками. Данная система в дальнейшем получит широкое распространение. В 1959 году, маршрутом, работающим по такой системе стане «студенческий» №14 (МГУ – Октябрьская пл.).

1959-1961 года обосновались массовым объединением и продлением трамвайных маршрутов. В начале 1961 года протяженность пассажирских

линий трамвая составляла 423,3 км [65]. В ноябре 1963 года был ликвидированы еще два маршрута внутри Садового кольца №24 и 3. Поэтому было демонтировано 13 км пассажирских линий. Единственным маршрутом, оставшимся внутри садового кольца, стал маршрут «А». В 1964 году доля трамвая в общегородских перевозках упала до 18,9%. А объемы перевозок упали до 735 тыс. пассажиров (За место 918 тыс. по сравнению с 1955 г.).

В 1956 году в Москву поступило еще 12 опытных вагонов РВЗ-55. В ноябре 1958 года в Апаковское депо поступил экспериментальный трамвай РВЗ-57. В 1959 году были списаны последние 33 трамвая серии «Ф». 13 марта 1959 в депо имени Апакова прибыл Чехословацкий трамвай Tatra T-2.

Важно отметить, что в данный период 1950 – 1963 гг. трамвай перестаёт быть основным видом транспорта не только в Москве, но и в других городах СССР. В связи с ростом городов и развитием техники, трамваю требовалась унификация с другими видами общественного транспорта в городской среде. Трамвай стал выполнять функцию «среднего» между автобусом и метро. Основная его задача стала перевозка пассажиров в большем объеме, чем троллейбус и автобус. Там где пассажиропоток был соответствующий для трамвайного движения, трамвай развивался и совершенствовался, В районах, где пассажиропоток был низким, трамвай заменялся на более дешевый вид транспорта. Постепенно с 1964 – 1965 гг. когда власти Москвы переоценят значимость трамвая он стане основным видом транспорта в окраинах. И во многом будем выполнять функцию «наземного метро», а именно перевозить огромное количество пассажиров из одной части крупной застройки в другую. В том месте, где невозможно строительство метро или его еще не построили. 17 февраля 1964 года трамвайная линия в направлении Медгородка была увеличена на 2,8 км. Под новые застройки в 1965 году стали изменять маршруты № 1, 27, 29, 50. Отменён маршрут №18. В 1965 году была введена линия Ростокина – ул. Кирова, протяженностью 7 км; на нём начал курсировать маршрут №17.

Затем, в 1966 году, 17 маршрут был продлён до жилой застройки в Медведково, трамвай проходил 11 км за 28 минут [68].

Устаревшие трамваи МЗ8 заменялись на линии на трамваи Tatra T-2. 10 января 1967 года была ведена третья линия, от Щукина до Новохорошевского шоссе. Линию стал обслуживать новый маршрут №28. За период 1964 – 1967 гг. протяженность трамвайных линий увеличилась с 448,2 км до 468,5 км. В 1967 году было расширено Апаковское депо. Бутырское депо было ликвидировано. В 1971 году был продлён маршрут №1, от станции метро «Каховская» до района Чертаново. В 1972 – 1976 году была произведена реконструкция путей на Волоколамском шоссе. Были расширенны маршруты № 11 и 25.

В 1960-х гг. Москва нуждалась в обновлении трамвайного хозяйства. Завод СВАРЗ основной акцент сделал на выпуск и ремонт троллейбусов. Мощностей Рижского вагонного завода не хватало для постройки трамваев РВЗ-6, так как основной его продукцией были пригородные электропоезда. Ленинград выпускал собственные трамваи ЛМ-57[Приложение А]. Поэтому в Москву было решено заказывать зарекомендовавшие себя в столичной среде Чехословацкие трамваи производства SKDTatra. И с 1964 года в Москву начнут массово поступать трамваи TatraT3 SU (Модификация для Советского союза). В Январе 1967 года в Москву на испытания прибыл 20 метровый трамвай TatraK-2. К 1976 году данные трамваи будут иметься во всех трамвайных депо столицы. В 1971 году из состава УПТМ был списан последний двухвостный моторный вагон серии «БФ». В 1974 году были окончательно списаны все вагоны серии «КМ». Таким образом, в составе Московского хозяйства к 1976 г. было: 902 вагона TatraT-3, 331 вагон МТБ-82, 98 TatraT-2 и 49 TatraK-2. Трамвайные вагоны TatraT-3 использовались в составе одного, двух или трёх вагонов. Также в период 1968-1975 гг. шла постройка Московского трамвайного ремонтного завода куда были перенесены мощности Кировского депо и завода СВАРЗ. Всего действовало 6 трамвайных депо, в которых, к 1976 году, имелось следующие

количество трамваев: Апакова – 283, Баумена – 274, Кирова – 112, Краснопресненское – 207, Октябрьское – 239, Русакова – 219 [65, С. 321].

В Январе 1976 года исполком Моссовета принял постановление «О проекте изменения трамвайной сети по этапам реконструкции города». По данному постановлению намечалось снизить объем пассажирских перевозок на трамвае на 25% . Также в постановлении говорилось о неэффективности 40% процентов путей в центре столицы. Поэтому требовалось демонтировать 35 км трамвайных линий. Уже осенью 1976 года были разобраны пути в центре Москвы по участку Самарскому и Капельском переулком. Летом 1979 года было построено новое разворотное кольцо у станции метро «Сокол». 5 ноября 1980 года прекращено движение по участку Тулинской улицы. 10 июля 1979 года возобновлено движение маршрута № 9 по Тихвинской улице. В Апреле 1980 года маршрут №16 начал курсировать по новому направлению, от улицы академика Янгеля до завода ЗИЛ. Были изменены маршруты № 49, 34 и 37. Средний выпуск вагонов на линию в 1980 году составлял 1028 единиц [65].

В феврале 1981 года исполком Моссовета принял постановление «О состоянии и мерах по улучшению и содержанию трамвайных путей в Москве». Важной частью постановления был капитальный ремонт изношенных трамвайных путей и улучшение их качества содержания. За период 1981-1985 года планировалось произвести капитальный ремонт 123 км путей. Были проведенные реконструкции многих участков, общей протяженностью 72,8 км. В жилой массив Строгино предлагалась построить новую линию длиной 13,6 км, так как туда не предполагалось прокладывать линию метро. 6 ноября 1981 года в данный район начал курсировать трамвайный маршрут №21. В 1982 году в Строгино начал курсировать маршрут №10 по улице Таллиннской. В 1984 году было демонтировано кольцо на Октябрьской площади и перенесено на Лесную улицу в связи со строительством новых жилых домов. Вместе с тем, в декабре 1984 года был открыт новый маршрут №2 от Лесной улицы до станции метро «Кировская».

В начале 1980-х годов архитекторы и градостроители Москвы задумали расширить сеть трамвайных линий во все новостроящиеся жилые районы города. Было решено учитывать опыт Ленинграда, где вместе с новой застройкой, в строящиеся районы прокладывались трамвайные пути. В 1983 году исполком Моссовета принял решение «О развитии трамвая в Москве» [65]. По данному решению предлагалось построить множество периферийных линий в новостройки новых районов. Среди которых в район Чертаново протяженностью 28 км. Линию из Бирюлева в Люблино, Марьино протяженностью 20 км. Предлагалось соорудить и линии скоростного трамвая из района Бутово в Новые Химки и Митино. Но политический и экономический курс, проводимый во вторую половину 1980-х годов, не позволил реализоваться большинству вышеперечисленных проектов.

При этом за период 1985 – 1987 гг. продолжалось сокращение трамвайных линий. В 1985 году был отменён трамвай в Лефортово. С 21 мая 1986 года, в связи со строительством третьего транспортного кольца было прекращено движение трамваев №43 и №50. 5 ноября 1987 года частично закрылось трамвайное сообщение до завода ЗИЛ и завода АЗЛК, были отменены маршруты №15 и №49. Пути в районе «Автозаводской» были разобраны в 1988 году. При этом за период 1987 – 1989 гг. был проведен капитальный ремонт по улицам: Королева, Вавилова, Первомайской, Дубинской и в районе станции метро «Пролетарская».

Общее положение трамвайного хозяйства в Москве к концу 1980-х гг. оставалось тяжелым. Упал средний выпуск трамваев на линию, в 1989 году он составил 1012 вагонов. При этом хозяйству удалось сохранить среднюю эксплуатационную скорость движения, она составляла 14,45 км в час. Общая протяженность пассажирских линий трамвайного пути составляла 407,73 км. При этом около 20 км путей принадлежали депо и заводам.

В 1980 году УПТМ было реорганизовано в Главное управление городского пассажирского транспорта «Главмосгортранс». 1 января 1989 года Главмосгортранс был вновь реорганизован в Московское межотраслевое

производственное объединение городского пассажирского транспорта «Мосгортранс». Сократилось и число сотрудников работающих в трамвайном хозяйстве. Если в 1981 году их было 6368 человек. То в 1989 году их осталось 4345 человек. При этом снижалась и доля трамвая в пассажирских перевозках города Москвы. Если в 1976 году она составляла 11,3%, в 1980 году это число составило 9,8%, а к 1991 году число упало до отметки 8,8%. Стоимость проезда была фиксированной и с 1976 года составляла 5 копеек. Трамвай продолжал оставаться одним из основных видов пассажирского транспорта на периферии Москвы [65].

За период 1976 – 1991 гг. состав пассажирских вагонов в трамвайном хозяйстве Москвы был весьма не однозначным. До начала-середины 1980-х гг. основным трамваем в Москве продолжала оставаться TatraT3 SU. В 1983 году, в Краснопресненское депо поступили 4 опытных вагона TatraT3M. В сентябре 1987 были отреставрирован вагон «КМ» №2170, который работал в качестве экскурсионного на маршруте «А». Летом 1989 года на испытания в Апаковское депо поступил трамвай TatraKT8M5.

Другим важным пассажирским транспортом Москвы считается троллейбус. В столице он появился намного позже относительно рельсового городского транспорта, а именно в 1933 году. К 1950 году Московскому троллейбусу было уже 17 лет. Именно в 1950 – 1960 –е гг. троллейбус Москвы получил широкое развитие. В первую очередь производилась массовое обновление троллейбусных вагонов. Устаревшие троллейбусы ЯТБ-1, ЯТБ-3, ЛК-1 и двухэтажные ЯТБ-3 выпущенные еще до войны заменяли на появившийся в 1949 году троллейбус МТБ-82 Тушинского авиационного завода. Который был максимально унифицирован с трамваем МТБ-82 [37]. Всего в составе столичного троллейбусного хозяйства находились 788 троллейбусов, включая 3 двухэтажных троллейбуса ЯТБ-3. В 1953 году все двухэтажные троллейбусы ЯТБ-3 будут списаны и отправлены в лом. К 1958 году троллейбусный парк Москвы будет полностью обновлён новыми троллейбусами МТБ-82. В 1952 году для троллейбусов МТБ-82

города Москвы введена единая кремово-синяя окраска кузова [20]. В качестве экскурсионных троллейбусов для Москвы, Сокольнический вагоноремонтный завод спроектирует и начнёт производство троллейбусов СВАРЗ-ТБЭС и СВАРЗ-ТБЭС-ВСХВ для всесоюзной выставки с 1955 года. А с 1959 года, на СВАРЗ начнётся производство сочлененных троллейбусов СВАР-ТС-1 для Москвы.

К началу 1950-х гг. в Москве действовало 24 троллейбусных маршрута, общая протяженность линий, которых составляла 287,2 км. К 1955 году были обновлены все линии троллейбусных контактных сетей. В 1955 году начались работы по испытанию опытной линии троллейбусной контактной сети напряжением 600/1200 Вольт в районе «Текстильщики», также опытный участок линии был введен в районе «Владыкино». Наряду с расширением маршрутных сетей и развитием троллейбусных линий открывались новые троллейбусные парки. 18 ноября 1955 года на базе трамвайного депо Щепетильникова было открыто троллейбусное депо, где базировались маршруты № 10, 13 и «Б» (Букашка), ходивший по Садовому кольцу с внешней стороны («Бк») и внутренней («Бч»). А 1 сентября 1958 года на базе трамвайного депо имени Артамонова было открыто троллейбусное депо №4, обслуживающие троллейбусный маршрут № 11. 3 декабря 1958 года вместо кондукторов в салоны троллейбусов были установлены кассы-копилики и был введён единый тариф оплаты за проезд по всем маршрутам – 40 копеек. До этого в Москве на троллейбусах действовала система тарифных зон. Также 1950-е годы ознаменовались широким изменением существующих маршрутов и открытием новых. 9 января 1952 года был изменён маршрут №5. А маршрут №17 был изменён на 15к. 8 октября 1952 года был изменён маршрут №13, он стал длиннее на 2,3 км. 6 ноября 1953 года был открыт маршрут №19, а 24 декабря того же года был введен дополнительный маршрут №19к. 21 января 1954 года был продлён маршрут № 8. В целом в данное десятилетие троллейбус в Москве успешно эксплуатировался наряду с трамваем [65].

Изменение начались в конце 1950-х, начале 1960-х гг. В 1959 году завод имени Урицкого в городе Энгельс (Саратовская область) начал широкомасштабный выпуск троллейбусов ЗИУ-5. Хозяйственная администрация Москвы начала обновление троллейбусных парков на данные модели троллейбусов. Списанные с баланса городского хозяйства Москвы троллейбусы МТБ-82 уходили в другие города Советского союза. Самые молодые троллейбусы МТБ-82 срок эксплуатации, которых прошёл на половину или меньше, отправлялись в Киев. Самые большие партии отправлялись в Ярославль. В 1962 -1963 гг. Ярославль получил 212, не отработавших свой срок в Москве, троллейбусов МТБ-82 [21]. А масштабное пополнение Московских парков троллейбусами ЗИУ-5 и обновление контактных сетей для данного троллейбуса переведёт троллейбус Москвы в центр, а трамваи на окраины столицы. К 1968 в составе троллейбусного хозяйства Москвы будет насчитываться 1076 троллейбусов. Среди которых 896 единиц – это троллейбусы ЗИУ-5 (всех модификаций).

Всего к 1969 году в Москве работало 62 маршрута троллейбусов. 1 февраля 1968 года был открыт троллейбусный маршрут № 60 и 60к. 17 июля 1969 года были открыты маршруты № 61. За период 1965 – 1968 гг. были изменены и продлены маршруты № 50, 16, 53. 1 января 1970 г. начал работать маршрут № 62. При этом был закрыт маршрут № 34к из-за изменения маршрута № 34. С 1972 года Москва начала пополнение своих троллейбусных парков новейшими троллейбусами ЗИУ-682 (ЗИУ-9), которые, были намного комфортабельнее и вместительнее устаревших ЗИУ-5. Но эксплуатация ЗИУ-5 в Москве будет продолжаться вплоть до начала 1980-х гг. Последний троллейбус ЗИУ-5 в Москве будет списан в мае 1980 года. Всего к 1982 году в Москве действовало 87 троллейбусных маршрутов. 1 апреля 1980 года была изменена схема движения маршрута № 67 («Каширская – Пролетарский проспект»). Маршрут № 40 был продлён до завода ЗИЛ в 1979 году, в замен трамвайного маршрута № 14. 11 октября 1981 года изменена схема движения маршрутов № 68 (ВДНХ –Петровские

ворота) и № 18 (Рижский вокзал – гостиница «Северная») Маршрут № 42 дублирующий маршрут № 68 был отменен [20].

При этом с конца 1970-х годов в Москве развернулась настоящая антитроллейбусная политика. Начался массовый демонтаж линий контактной сети. Троллейбус, вытеснивший из центра Москвы трамвай, сам начал исчезать из центра столицы. В 1976 году была демонтирована контактная сеть на Кузнецком Мосту. В 1982 году была полностью снята линия на улице Арбат. Летом 1988 года была демонтирована контактная сеть на Пушечной улице. Летом 1989 года перестали функционировать линии на Большой и Малой Никитских улицах. В феврале 1991 года были демонтированы линии на Неглинной улице. 5 августа 1993 года прекратили работу линии на Манежной улице. Карта троллейбусных маршрутов Москвы значительно порябела в центре. В 1986 году ГАИ города Москвы, из-за масштабного прироста автомобилей и усилении экстенсивности движения запретила эксплуатацию троллейбусных поездов в столице. Все троллейбусные поезда, сделанные из двух троллейбусов ЗИУ-682, были отправлены в Киев, Краснодар или на утилизацию, всего в Москве находилось около 300 троллейбусных поездов. А с 1987 года в Москве и в других городах СССР началась эксплуатация сочлененного троллейбуса ЗИУ-683 (ЗИУ-10).

Самым массовым городским пассажирским транспортом в Москве, во второй половине стал автобус. До войны автобус был второстепенным городским транспортом столицы, сказывалась малая вместимость и сложность (на тот момент) эксплуатации. После войны, когда автобусы стали больше, вместительнее и комфортабельнее, они стали основными конкурентами троллейбусу и трамваю на карте Советской столицы. Из малых автобусов выполняющих второстепенное значение: перевозка малого числа рабочих, короткие или очень отдаленные маршруты, автобус в Москве и Подмосковье превратился в основной вид транспорта.

В начале 1950-х годов в Москве еще эксплуатировались довоенные модели автобусов, послевоенной сборки, такие как, например ЗИС-8, ЗИС-16,

или АКЗ-1 послевоенная модель малого, капотного автобуса. Но они доживал свой век в качестве внутригородских автобусов в крупных городах, так как Еще с конца 1940-х годов в Москве началась эксплуатация автобуса большого класса вагонной компоновки ЗИС-154. В 1952 году в Москве уже работало свыше 100 единиц данных автобусов. Интенсивная застройка городского пространства и антитрамвайная политика 1950-х гг., сделали автобус в Москве основным видом транспорта. В условиях изменения картины городской среды автобусный маршрут было легче изменить и продлить, чем перестраивать линии контактных сетей. Доля автобусных перевозок в Москве к 1959 году увеличилась с 10% до 37%, обогнав при этом доли перевозок трамвая и троллейбуса[18].

Решающим событием в Москве для автобуса стала масштабная застройка окраин столицы в 1960 – 1970-х гг. и появление новых жилых районов и микрорайонов. Троллейбусные, Трамвайные линии или линии метро проводились в новые районы значительно позже, чем там возводились жилые дома и различные учреждения. Поэтому выходом в данной ситуации было временные, достаточно длительные автобусные маршруты. После того, когда большинство районов и микрорайонов в Москве и Подмосковье было построено, а так же расширены линии метро, появилась так называемая система: «Подвоз – вывоз». Основным видом транспорта в Москве становится Метро. Автобус собирает пассажиров в центре Москвы и отвозит к станции метро. Метро доставляет пассажиров из центра Москвы в окраины, где автобусы развозят пассажиров от станции метро по району. Или наоборот, автобусы собирают пассажиров по району, затем отвозят их к станции метро, которое в свою очередь идёт к центру Москвы. По прибытию в центр столицы, от станций метро население по Москве развозят автобусы. Между районами на окраинах же курсируют троллейбусы и трамваи. Следует отметить, что данная система в Москве существует и поныне [18].

Население Москвы во второй половине XX века росло стремительным темпом. Соответственно рос и городской пассажиропоток. К концу 1950-х гг.

пассажировместимости автобусов ЗИС-154 и ЗИС-155 начинало не хватать. По этому с 1958 года им на смену начинают приходить автобусы ЗИЛ-158 (ЛИАЗ-158). В начале 1960-х годов, автопарк столицы был полностью обновлён на автобусы ЛИАЗ-158. Для новых жилых районов для окраин Москвы было открыто 70 новых маршрутов автобусов. Увеличилось и количество автобусов. Если в 1958 году всего в Москве насчитывалось 3312 машин, то к 1966 году это число составило 4480 единиц. Так же в конце 1950-х, начале 1960-х гг. были открыты 4 автобусных парка на окраине столицы: 6-й, 7-й, 8-й и 9-й. В 1964 году были списаны и порезаны на металлолом немецкие автобусы Do-56 и DS-6 [18].

В 1967 году, из-за стремительного роста города была изменена нумерация маршрутов. Городские маршруты стали нумероваться от 1 до 299. Пригородные маршруты получили интервал нумерации от 500 до 699. Автобусные парки Подмосковья, маршруты которых проходили за чертой самой Москвы, получили нумерацию от 300 до 399. Число городских автобусных маршрутов к 1968 году составляло 258 штук. В том же году в Москве началась эксплуатация первых автобусов ЛИАЗ-677 [2].

В 1970-е гг. развитие автобусного хозяйства в Москве продолжалось. В 1971 году был открыт 10-й и 11-й автобусный парк, на 400 автобусов каждый. Ещё с 1968 года в Москве началась эксплуатация автобусов Икарус-180. В 1971 году данные автобусы в количестве 200 штук поступят в 10-й и 11-й автобусный парк. С 1973 году на городских маршрутах начинается эксплуатация автобусов Икарус 200-й серии (Икарус 260 и Икарус-280). Поэтому уже с 1976 года устаревшие автобусы Икарус-180 будут уходить на списание. Последний Икарус-180 в Москве был списан в мае 1983 года. В 1975 году были открыты 13-й и 14-й автобусные парки. В 1984 году были открыты 15-й и 16-й автобусные парки, а в 1987 году 18-й и 19-й автобусные парки [40]. Доля городских автобусных перевозок в Москве увеличилась до 45% к 1988 году. А количество автобусов, эксплуатируемых на городских линиях, перевалило за 5,5 тысяч единиц. С 1985 года в

Московские автобусные парки начнёт массово поступать модернизированные автобусы ЛИАЗ-677М и ЛИАЗ-677МБ [4].

В начале 1990-х годов, экономическое положение в автобусном хозяйстве Москвы ухудшилось. В первую очередь, из-за роста цен на дизельное топливо и бензин, автобусы приходилось переводить на газ, а закупки покрывать утилизацией устаревших автобусов (зачастую это были ЛИАЗ-677 и ЛИАЗ-677Б). Упал и средний выпуск машин на линии. Если в 1989 году он составлял почти 5 тысяч единиц. То в 1991 году эта отметка опустилась до 3900 машин. Проблему дефицита топлива и запчастей, а также обновления автобусного парка, удалось решить лишь к концу 1990-х годов.

Другим городом, где пассажирское транспортное сообщение в городе занимает ключевую позицию, является Ленинград. К началу 1950-х гг. Ленинград обладал не только хорошо развитой транспортной системой, но и сам производил пассажирские вагоны для городских нужд. Еще с 1947 года в Ленинград начал эксплуатацию собственных трамвайных вагонов ЛМ-47, производства ПТМЗ. Вагоны ЛМ-47 обладали большими габаритами и огромной массой, за что получили неофициальное прозвище – «Слон». Последний трамвай ЛМ-47 были списаны из эксплуатации в 1973 году. В качестве музейного, был восстановлен один трамвай ЛМ-47 за номером 6163. В 1957 году на смену «тяжелому» трамваю ЛМ-47 пришёл трамвай ЛМ-57, который обладал схожими габаритами, но имел более лёгкий кузов и просторный салон с мягкими креслами диванного типа. Для новых вагонов стала применяться новая окраска, за что жители культурной столицы прозвали трамвай ЛМ-57 – «Стилягой». На смену ЛМ-57 с 1968 года начали поступать трамваи ЛМ-68, которой отличался более современным дизайном и наличием дополнительных окон на крыше. За чрезмерное остекление кузова, получил прозвище – «Аквариум». Учитывая дождливый климат Ленинграда, оконные рамы на крыше ЛМ-68 быстро изнашивались и протекали. Пассажирам приходилось ездить в салоне с зонтиками. В

трамвайных депо вагоном заделывали крыши листовым металлом [67]. Позже в 1974 году появилась доработанная модель трамвая ЛМ-68М без характерных окон на крыше. В основном, вагоны ЛМ-68М поступали в трамвайное депо имени Смирнова. С середины 1980-х гг. на ПТМЗ были приняты попытки по созданию новых более вместительных трамваев. В 1986 году началась разработка трамвая ЛВС-89, который вышел на испытания в 1989 году. Но из-за начавшегося экономического упадка, его производство так и не было налажено. В целом же, Ленинград славился тем, что эксплуатировал одни из самых длинных трамваев в мире (до трёх или четырёх секций вагонов), используя их по принципу наземного метро. Такое решение было принято не случайно, в отличие от Москвы, Ленинград не обладал характерным городским планированием, при этом имел сложный географический ландшафт. Поэтому было принято мнение об использовании трамваев там, где постройка и эксплуатация метро была недоступна или затруднительна. Использование Трамвая как наземного метро, связывающего до трёх районов, способствовала большому пассажиропотоку на линиях [69].

Следует уделить внимание и одной из самых длинных трасс троллейбусного сообщения, связывающие города Ялту, Симферополь и Алушту. Не смотря на то, что троллейбусные маршруты являются междугородними, они находятся в ведомости предприятия ГУП «Крымтроллейбус», занимающейся городскими перевозками. Так как троллейбусы предназначены для внутригородских перевозок, и не имеют специальных модификаций или оснащения для пригородных или междугородних перевозок.

Изначально, в 1957 году, по предложению Н.С. Хрущёва, города Ялту, Симферополь и Алушту планировалось связать либо продлением основной железнодорожной ветки, или созданием монорельсового транспорта. Но из-за сложности рельефа, строительство таких сложных транспортных систем оказалось невозможным. Поэтому в 1958 году было принято решение о строительстве троллейбусной трасы с использованием существующих

автомобильных дорог, которые были расширены с 8 до 12 метров. Первая очередь строительства связывала города Симферополь и Алушту. Общая протяженность троллейбусной трассы составляла 51 км. Линию обслуживали 16 тяговых подстанций. Открытие троллейбусных маршрутов на линии Симферополь – Алушта состоялось 7 ноября 1959 года. Именно тогда были объединены Симферопольский троллейбусный парк, с Алуштинским троллейбусным парком в предприятие «Крымтроллейбус». В июне 1961 с открытием трассы Симферополь – Ялта к предприятию «Крымтроллейбус» был присоединен и Ялтинский троллейбусный парк.

Советские троллейбусы МТБ-82Д, с нагрузками на Крымских дорогах не справлялись, у машин перегревался тяговый агрегат и заклинивал задний мост. Тогда было принято решение использовать Чешские троллейбусы Skoda 9Tr, которые были легче, надежнее и маневреннее. Данные машины стали основными единицами в составе Крымских троллейбусных парков.

Из-за низкой стоимости проезда, маршруты троллейбусного сообщения Крыма пользовались большой популярностью, как у местного населения, так и у туристов. Интервал движения в городах и между ними составлял от 2 до 5 минут. За сутки троллейбусы совершали до 500 рейсов. Максимальное время движения троллейбуса на маршруте Симферополь – Ялта составляло 2,5 часа, на маршруте Симферополь – Алушта 1,5 часа, что равносильно некоторым внутригородским троллейбусным маршрутам в крупных городах. В 1980-х гг. за сутки на маршруте перевозилось до 500 тысяч пассажиров. Крымская троллейбусная система является самой протяженной троллейбусной системой в мире [60].

Одной из самой старой и развитой электрической транспортной системой обладала столица СССР – город Киев. Трамвай в Киеве существует с 1892 года[14], что является первой трамвайной системой в Российской империи. А троллейбусное сообщение было открыто в 1935 году [19].

На момент 1950 года, в Киеве было 5 троллейбусных маршрутов и 27 трамвайных. Троллейбусные и трамвайные маршруты связывали город по

обе стороны реки. В отличие от Москвы, где одна транспортная система создавалась в угоду другой, в Киеве развитие получил весь комплекс общественного транспорта. Троллейбус, Трамвай, Автобус и Метро будут развиваться связно, вплоть до 1990-х гг.

До середины 1960-х гг. в Киеве эксплуатировались Московские трамваи МТВ-82 и троллейбусы МТБ-82. С 1962 года в Киеве будет развернуто собственное производство троллейбусов «Киев-2» а с 1966 года «Киев-4». С 1965 года в городе была начата эксплуатация троллейбусов ЗИУ-5. С 1966 года в городе была начата первая эксплуатация троллейбусного поезда состоящих из двух вагонов троллейбуса «Киев-2» [19].

В 1970 гг. в Киеве уже насчитывалось 34 трамвайных и 24 троллейбусных маршрута. В 1972 году в городе началась эксплуатация троллейбусов ЗИУ-9. К 1978 году троллейбусный парк был полностью обновлён на новые троллейбусы ЗИУ-682 (ЗИУ-9). Основу трамвайного парка Киева с 1964 года составляют Чешские вагоны TatraT3SU [14].

Некоторые линии городского электротранспорта были закрыты в период 1985 – 1990 гг. К 1990 году в Киеве действовали 35 трамвайных маршрута и 31 троллейбусный. Киевские трамвайные и троллейбусные парки продолжили пополняться вагонами ЗИУ-682 и TatraT3. Из новинок следует выделить сочлененный троллейбус ЗИУ-683, которые стал поступать в троллейбусные парки города с 1984 года.

В целом Киевская транспортная система стремительно развивалась до начала 1970-х гг., затем в парках городского электротранспорта произошла стагнация, и к 1990-м годам пассажирское хозяйство города морально устарело. В целом, городской транспорт в городе Киев в период Советской власти второй половины XX века развивался, и состояние его было стабильно.

К 1950 году Челябинск обладал развитой системой городского электрического транспорта. 8 лет существовало Челябинское трамвайно-троллейбусное управление. Летом 1951 года была открыта трамвайная линия

Челябинск - Копейск, протяженностью 22,5 км, которая была закрыта в 1976 году. В том же 1951 году в город поступило 12 трамвайных вагонов КТМ/КТП-1 [Приложение А]. В 1958 году становится первым, после Москвы, предприятием, которое перешло на систему оплаты проезда без наличия кондуктора.

В 1961 году общая протяженность трамвайно линий в Челябинске составляла 116 км. В декабре 1966 году было построено Трамвайно депо № 2, а так же получены 82 вагона КТМ/КТП-2. В Январе 1967 года трамвайное депо № 2 начало свою работу. Челябинцы считают это событие новой страницей в истории городского транспорта.

В 1970 году введена в эксплуатацию трамвайная линия по проспекту Победы, которая обслуживала всю северо-западную часть города. В 1972 году в Челябинск началась эксплуатация вагонов КТМ-5. Протяжённость трамвайной сети города Челябинск в 1972 году составляла 176 км. К 1978 весь городской трамвайный парк города был обновлён вагонами КТМ-5.

С 1 января 1983 года весь подвижной состав ЧТТУ переходит на бескассовый метод обслуживания пассажиров (вводятся одноразовые проездные «абонементы» и компостеры). В 1989 году трамвайный парк города Челябинск насчитывал 171 трамваев. 25 трамваев были переданы в Ростов-на-Дону [8]. Следует сказать, что всю историю развития городского электрического транспорта в Челябинске - вплоть до 80-х годов 20-го века - сопровождает формулировка: «трамвайная троллейбусная линия вводится в эксплуатацию с помощью промышленных предприятий города» [22].

Троллейбусное сообщение в городе Челябинск было открыто еще во время Великой отечественной войны, но основной акцент на развитии троллейбусных коммуникаций был сделан в 1950-е гг. В 1950 году была построена троллейбусная линия, которая связывала основные улицы города Парка культуры и отдыха. В 1958 году было открыто троллейбусное депо (отделено от трамвайного). В это время протяженность троллейбусных линий в городе составляла 51,5 км. В среднем, в сутки на линию выходило до 80

машин. В 1961 году в Челябинске появились троллейбусы марки ЗИУ-5. В 1967 году, к 50-летию Октябрьской революции, в Metallургическом районе открыта линия. В 1968 году в хозяйственном парке ЧТТУ насчитывалось 115 троллейбусов [61].

К 1970 году протяженность линий составляла 96 км, которые обслуживали 211 троллейбусов. С 1970 по 1980 годы открыты линии: от озера Смолино до ул. Энергетиков, ул. Бажова - ЖБИ, ЧТЗ - ТЭЦ-2, от ул. Энергетиков до Механического завода [61].

С 1975 года в город начали поступать троллейбусы марки ЗИУ-9. Количество МПС к 1980 году выросло до 384 машин. В 1981 году было открыто троллейбусное депо № 2. Протяженность линий в 1984 году составила 158,4 км. В 1988 году троллейбусный парк города начал обновляться троллейбусами ЗИУ-682 и ЗИУ-683 [61].

Делая вывод следует отметить, что развитие городского транспорта в городах СССР полностью соответствует общим задачам развития советской экономики и социальной сферы. С развитием техники, в города внедрялись более совершенные типы троллейбусов, трамваев и автобусов. Широкомасштабными темпами шло экстенсивное развитие транспортной системы. Маршруты общественного транспорта связывали жилые районы городов с крупными промышленными предприятиями и культурными центрами. Не смотря на общую схожесть развития городского общественного транспорта, в частности обновления МПС, в каждом городе Советского союза, так или иначе сохраняется уникальность городского транспортного планирования.

Выводы к первой главе: на примере крупных городов Советского союза, таких как Челябинск, Москва, Ленинград, Киев, были рассмотрены основные направления и состояния городского общественного транспорта. Была показана связь задач и постановлений государственного планирования в области городского транспорта с реальным положением хозяйственного состояния городского транспорта в вышеперечисленных городах.

Следует отметить, что большинство требований проводимых государством и научными институтами в области развития городского транспорта соблюдались и развивались. Проблемы городского транспортного планирования и хозяйства отмеченные в общих положениях на уровне государственных задач, напрямую наблюдались и решались в городах Советского союза. В системе городского транспортного строительства сохранялись приоритетные задачи связи крупных промышленных предприятий с жилыми районами. Данное явление было характерно для всех городов Советского союза. При этом исходя из городского планирования строительства предприятий в районах городов, приоритетной задачей была связь всех районов между собой. Такая картина наблюдается преимущественно в крупных городах СССР. На примере городов видно, что такая концепция лежит в основе городского транспортного планирования.

## Глава 2

### 2.1 История развития автобусного пассажирского транспорта в городе Ставрополь -Тольятти в 1950 - 1991 гг.

Говоря о развитии пассажирского транспорта в городе Ставрополь-Тольятти, следует начать с развития самого города, а так же с развития промышленности. Летом, 21 августа 1950 года было опубликовано постановление Совета Министров СССР о строительстве гидроэлектростанции на реке Волга. Было принято решение разместить будущую ГЭС возле, тогда еще, маленького города Ставрополь. Как известно, любая стройка начинается со строительства дорог и транспорта. До начало масштабной стройки Поволжья, единственным крупным соединением с внешним миром у Ставрополя был лишь водный путь по Волге. Люди, задействованные, в стройке жили посёлках: Комсомольский, Зеленовка, Яблоневый Овраг, Портпоселок, и в самом городе Ставрополь. Требовалось доступное дорожное соединение между этими населёнными пунктами. В сентябре 1950 г. Началось строительство автомобильной дороги Ставрополь – Куйбышев. Её предназначение было, прежде всего, связано со стройкой, но использовалась она и для доставки людей из Куйбышева и села Красная Глина в Ставрополь и смежные поселения. Сразу же к концу 1950 года были достроены смежные дороги с Курумочем, Винтаем и Зелёновкой.

Продуманной пассажирской транспортной системы между населенными пунктами и промышленными объектами - не было. Для перевозок людей использовали гужевые повозки и грузовые автомобили. Организация пассажирских перевозок была затруднительна. 2 января 1951 г. Было подписано распоряжение начальника управления Куйбышевгидростроя о создании автобусного сообщения между Комсомольском и Портпосёлком. Был установлен устойчивый график работы маршрута, состоявший из 3 рейсов. Автобусы данного маршрута доставляли работников, служащих и школьников на утреннюю и вечернюю смену, с перерывом на обед. 18 апреля 1951 года, по указу Верховного Президиума Совета РСФСР было принято

решение о преобразовании Ставрополя в город областного подчинения [11]. Это подразумевало под собой создание регулярных пассажирских перевозок внутри города и между смежными населенными пунктами. Со строительством новых жилых зданий в городе и в посёлках вводился ряд новых маршрутов. 4 июня 1951 года было организовано движение по маршрутам: «Портпосёлок – управление строительством» (Маршрут 3), «Пристань – Город» (Маршрут 1Б) «Пристань – Портпосёлок» (Маршрут 1В). На данные маршруты были поставлены кондукторы, и была установлена дифференцированная оплата. Следует отметить, что детей до 7 лет возили бесплатно. В октябре 1951 года из состава Куйбышевско-Ставропольской автоколонны была выделена пассажирская автобаза Куйбышевгидрострой. Именно данное транспортное ведомство осуществляла пассажирские перевозки по вышеперечисленным маршрутам. 4 января 1952 г. И. В. Комзин издал приказ об улучшении обслуживания автобусными перевозками, в котором говорилось о создании 16 автобусных маршрутов и тарифы к ним. Была введена льготная система, которая позволяла бесплатный проезд на место работы или учебы и обратно. Перевозки в городе и между населёнными пунктами в данный период осуществляла автохозяйство Куйбышевоблавтотреста. На эксплуатации в данный период находились автобусы ЗИС-8 и Грузовики (ЗИС-150), переделанные под автобусы. Стоянка и обслуживание автобусов находилось под открытым небом. В феврале 1952 года на эксплуатацию поступили 4 автобуса «Аремкуз», построенных на базе грузовика ГАЗ-51. С апреля 1952 года в транспортное хозяйство начали поступать полноценные автобусы вагонной компоновки – ЗИС-155. 25 октября 1952 г. Началось регулярное движение автобусов по маршруту «Куйбышев – Ставрополь». На данном маршруте эксплуатировались автобусы ЗИС-155 и ЗИС-154. В январе 1953 году автохозяйство получило новое здание с гаражами на 33 автобуса. В феврале 1953 года, из состава автохозяйства Куйбышевгидростроя было образовано Ставропольское автохозяйство Куйбышевского областной

автотрест. Весной 1953 г. В городе появились новые маршруты: «Ставрополь – Соцгород» и «Ставрополь – Федоровка». Летом 1954 года была перенесена администрация автохозяйства из зоны затопления в новое место у колхозного рынка. Технические помещения и гаражи были перенесены на угол улицы Комсомольской и Октябрьской (современный ТЦ «Алтын»). Площадь предприятия стала составлять 5 гектаров. В 1954 году было налажено автобусное движение по маршрутам: «Рынок – Фёдоровка», протяженностью 28 км. На данном маршруте, на постоянном рейсе ходило 4 автобуса ЗИС-155.

В середине 1950-х гг. Ставрополь, перенесённый из зоны затопления, активно застраивался. Увеличивалось и количество жителей в ближайших деревнях. Появилась потребность в увеличении автобусного парка и создании новых маршрутов. 23 июня 1955 года, по решению городского Совета депутатов трудящихся, создаются условия, улучшающие качества перевозок в городе. А также закупка новых автобусов. 30 июня 1955 года на предприятие прибыли пять новых автобусов ПАЗ-651. С 1 июля 1955 года они работали на маршрутах «Рынок – Фёдоровка» и «Комсомольск – Васильевка». При этом продолжалась эксплуатация автобусов, сделанных на баз грузовика ЗИС-150. Они работали на маршруте «Пристань – Портпосёлок». К 1957 году автопарк города Ставрополь пополнился с 50 до 70 единиц техники. В 1958 году грузовое автохозяйство было выделено в отдельную структуру. Так, пассажирское предприятие стало самостоятельным автокомбинатом. 10 июня 1958 года был утвержден маршрут №6 Завод СК – Комсомольское ГСК – Городской пищекомбинат – Строймашин [34].

В 1958 году была выявлена потребность автобусных маршрутов для движения в летний период. 23 апреля 1959 года были доработаны автобусные для летнего сезона. Изменением подверглись 4 автобусных маршрута: №№ 1, 3, 4 и 5. Маршрут № 1 в летнее время двигался по направлению: ТЭЦ – ул. Новозоводская – ул. Родины – клуб Гидростроитель – Комсомольское шоссе

– Мясокомбинат – ст. Жигулёвское море – посёлок Шлюзовой – посёлок Фёдоровка. № 3 работал по маршруту: Комсомольский р-н – Портпосёлок (через Центральный р-н). № 4 двигался по маршруту: ул. Комсомольская – ул. Ушакова – ст. Жигулевское море – ул. Магистральня – ГЭС – Жигулевск. Маршрут № 5 двигался от ТЭЦ Центрального р-н до посёлка Фёдоровка[11]. При этом для подготовки к летнему сезону, в транспортном хозяйстве проводилась обслуживание остановок на линиях данных маршрутов. В будущем, и по сей день всегда будет разрабатываться режим движения автобусных маршрутов в летний период. 14 мая 1959 года маршруты 2, 3 и 5 были окончательно утверждены для обслуживания автотранспортным комбинатом [58].

В начале 1960 годов в городе Ставрополь, по просьбе руководителей АТК и жителей стали улучшать качество пассажирских перевозок. В городе наблюдалась проблема качества посадочных мест и состояния дорожного покрытия на участка движения маршрутов автобуса. 10 ноября 1962 года был изменен автобусный маршрут № 1, теперь линия маршрута проходила от Химических заводов до рабочего посёлка Комсомольский, через остановку Соц. город. Так же исполком горсовета распорядился разработать с 15 ноября новый маршрут: Соц. Город – Химические заводы, с фиксированным тарифом в 6 копеек[32].

4 октября 1962 года было принято решение улучшить благосостояния городских улиц и реконструкцию дорог. Дороги были расширены и улучшены для более удобного движения общественного транспорта и других участников движения.

10 мая 1963 года, решением горисполкома были утверждены и изменены восемь внутригородских и пригородных автобусных маршрута: Маршрут № 1 (Химзаводы – п. Шлюзовой) протяженностью 28 км. Маршрут № 2 (Ставрополь – Новокуйбышевск) протяженностью 104 км; Маршрут № 3 (Ставрополь – Васильевка); Маршрут № 4 (Ставрополь – Жигулёвск) протяженностью 33 км; Маршрут № 5 (СК – Федеровка) протяженностью 26

км. Маршрут № 6 («Индома» - Химкомбинат) протяженностью 14 км; Маршрут № 7 (Комсомольск – заводы) протяженностью 12 км; Маршрут № 8 (Северный – рынок) протяженностью 6 км. Были утверждены график движения для данных маршрутов и количество автобусов на линии. Для работы на данных маршрутах, комбинат выделил 125 автобусов. [56]

В начале 1960-х годов от жителей города стали поступать жалобы на отсутствие посадочных мест в местах большого скопления людей. Поэтому 31 октября 1963 было принято решение об улучшении посадочных площадок и мест остановок. Требовалось улучшить остановки: Куйбышевгидрострой, Ставропольский порт, Гидромеханизация, 2 остановки в районе Химзавода, остановки завода «Волгацеммаш» и завода «РВ» [Приложение А], а также остановки в районе Опытного строительного завода. На данных остановка были созданы подъездные карманы для общественного транспорта. Для пассажиров посадочные места стали оборудовать информационными таблицами и крытым навесом. [48]

Все автобусные маршруты города Ставрополь (до 1964 г.) Тольятти (с 1964 г.) обслуживало единственное пассажирское автобусное предприятие ТПТАК. С открытием в 1966 году троллейбусного сообщения в городе, автобус стал считаться вспомогательным транспортом. В автотранспортном комбинате в основном использовались автобусы ПАЗ-652 и ЗИЛ-158, которые обладали меньшей вместимостью, чем троллейбусы ЗИУ-5. Поэтому пропускная способность автобуса была ниже, это и было обусловлено их вспомогательным использованием. Автобусы ЗИС-155 были исключены из состава автокомбината еще в 1964 году [11].

Роль автобуса в пассажирских перевозках города Тольятти изменило принятое в 1966 году решение о строительстве Волжского автомобильного завода. Перед ТПАТК встала трудная задача, доставка рабочих на масштабную стройку Волжского автомобильного завода. Изначально строителей возили из Центрального и Комсомольского района по специальному маршруту. Далее, когда был заложен жилой район –

Автозаводский и построены первые жилые дома и общежития, Администрации требовалось изменить городскую транспортную систему. При этом с 1967 года, в автокомбинат начнут поступать автобусы ЛАЗ-695Б, которые обладали вместительным салоном для городского и пригородного использования.

В 1969 году была построена большая часть Волжского автомобильного завода и сданы первые жилые дома. Началось активное заселение Автозаводского района. К лету 1969 года численность строителей и работников «ВАЗ» превышала 9000 человек. Поэтому требовалось наладить регулярное автобусное сообщения для жителей нового района. Первоначально, в марте 1969 года был открыт временный маршрут № 12, в котором курсировало три автобуса в две смены. Однако не продленного маршрута №3, не специального маршрута № 12 к июлю 1969 года оказалось недостаточно. При этом имелись случаи в нарушении расписания движения автобусов по эти маршрутам. Поэтому маршруты №3 и № 12 по решению городского исполкома подверглись изменениям. С Августа 1969 года, на маршрут № 12 (Политехнический институт – КВЦ) выделил 20 автобусов, с интервалом движения 8 минут, статус «временный» сменился на «регулярный». Маршрут № 3 (Центр – Автозаводский район) был продлён. Теперь он двигался по Автозаводскому району, по улице Дзержинского. Так же был открыт новый автобусный маршрут – № 14 (ул. Дзержинского – ул. Свердлова – Восточная дорога – Южная дорога – КВЦ), который работал исключительно в Автозаводском районе. При этом на маршрут №3 было выделено 20 автобусов, а на маршрут № 14 – 15 автобусов[47]. Так же 3 октября 1969 года, были изменены названия автобусных остановок по маршрутам №№ 1, 5, 11 и 104. Например, остановка ул. К. Маркса стала называться универмаг «Рубин», а остановка «ДЭУ» получила название ул. Механизаторов [47]. В целом, к декабрю 1969 году была увеличена общая протяжённость городских маршрутов с 128 км, до 194 км. При этом из за нехватки кадров, 90 процентов городских автобусных маршрутов работали

без участия кондуктора. Автобусы оборудовались двумя кассовыми автоматами. Водители объявляли остановки по устройству АГУ-10[Приложение А].

Не смотря на то, что основной акцент на развитие городского транспорта был брошен в сторону Автозаводского района, городская администрация не забывала развивать транспортные линии уже в существующих районах. 7 октября 1968 года был открыт автобусный маршрут № 11 (Химзавод – клуб «Гидростроитель»). А для удобства граждан, с ноября 1969 года, начал курсировать специальный детский маршрут – «Малышка». Автокомбинат выделил для нужды этого маршрута 4 автобуса ПАЗ-652. Его основная задача была развозка детей по детским садам в будние дни. Автобусы ходил по улицам: Горького, Ленина, Карла Маркса[11].

В соответствии с постановлением совета министров СССР от 28 декабря 1969 года, дирекция Волжского автомобильного завода компенсировала автокомбинату убытки на отдельных автобусных маршрутах, которые были вызваны неполной нагрузкой транспорта в течении суток. Были возмещены затраты обслуживающих организаций, связанные с приобретением проездных билетов или использованием заказных автобусов в пределах фактической суммы убытка, не превышающей при этом стоимость почасового тарифа.

В начале 1970 года объём перевозок автобусным транспортом в городе увеличился в несколько раз. Стал очевидным тот факт, что эксплуатация круговых маршрутов становиться затруднительной. Не хватало места для автобусов и на стоянке разворотной площадки у КВЦ Волжского завода. Территории автокомбината, которой был распложен в Центральном районе, стало категорически не хватать. По этому причине исключения холостых пробегов автобусов и нормализации качественного труда и обслуживания подвижного состава было решено создать филиал автокомбината в Автозаводском районе. В апреле 1970 года в коммунальной зоне был

выделен участок для строительства предприятия на 200 машин. Филиал задумывался исключительно для организации обслуживания вазовских маршрутов. Изначально, летом 1970 года в филиал было передано 2 автоколонны из 40 автобусов Икарус – 180 и 20 автобусов Икарус – 620[11].

В период начала 1970-х гг. автобусное хозяйство в городе Тольятти продолжило пополняться новыми маршрутами. 24 декабря 1970 года, по решению Тольяттинского горисполкома, были открыты автобусные маршруты № 4 (ул. Мира – Приморский бульвар) и № 21 (ул. Мира - Прессовый корпус «ВАЗ»). Оба маршрута начали действовать с 1 января 1971 года. Время работы маршрутов было установлено с 5:30 до 01:00 [54]. В летнее время были организованы специальные маршруты, которое доставляли отдыхающих в зону отдыха, а пионеров развозили по детским лагерям. Для данных работ выделялись автобусы Икарус-180. Сами водители при этом жаловались, что в условиях лестной местности, маневрирование на длинных, городских, сочлененных автобусах было порой затруднительно. Особое внимание уделялось и посадочным площадкам. По распоряжению начальника городского отделения ГАИ Тарновского В. И. все посадочные площадки в городе, в течении 5 лет, должны быть оборудованы по всем стандартам государственной автоинспекции. Поэтому во всех районах города остановки и автопавильоны общественного транспорта стали оборудовать проездными карманами и крытыми навесами. Устанавливалось дополнительное освещение, лавочки и информационные таблицы.

17 февраля 1971 года, по приказу Средневожского транспортного управления Тольяттинский автокомбинат получил полное название – ТПАТК (Тольяттинский пассажирский автотранспортный комбинат). При этом филиал автокомбината в автозаводском районе требовалось, в течении короткого срока, вывести в отдельное предприятие, с собственным хозяйственно-административным отделом [11].

С января 1970 года по сентябрь 1971 года объем перевозок на автобусе был увеличен в 20 раз, было открыто 11 новых автобусных маршрутов, 8 из

которых работали внутри автозаводского района. На линию, за сутки выходило до 250 автобусов, с номинальной вместимостью по 100 – 120 человек, на один автобус. 20 января 1971 года был открыт новый автобусный маршрут № 22 (ул. Баныкина – Прессовый корпус «ВАЗ»). Для данного маршрута была построена накопительная площадка на улице Баныкина. Затраты на новый маршрут покрывались управлением Куйбышевгидростроя. Для работы на маршруте № 22 было выделено 20 автобусов из автокомбината[49]. 15 мая 1972 года у маршрута № 22 была изменена схема движения в Центральном районе. 1 апреля 1971 года были открыты два новых автобусных маршрута № 6 (Завод СК – ул. Юбилейная) и № 23 (завод СК – Прессовый корпус «ВАЗ»). Оба маршрута работали в период с 5:00 до 0:30. Для работы данных маршрутов был организован диспетчерский пункт у завода «СК», и выделено 35 автобусов[35]. При этом, в данный период наблюдались трудности в работе автобусного транспорта. Изначально, на линию с разворотной площадки КВЦ выезжал один автобус, и через определенный интервал (3-4 минуты) другой автобус данного маршрута. Это приводило к тому, что на 5 и 7 вставке Волжского автозавода автобусы уже подъезжали заполненные. Тогда вели систему, когда автобусы одного маршрута будут забирать пассажиров со всех промежуточных вставок: 1, 3, 5 и 7. Это позволило разгрузить заводские маршруты. Такая система используется и поныне.

В 1972 году среднегодовое количество автобусов увеличилось на 50%. При среднемесечной численности работающих на 50 тысяч человек, убытки от автобусов составили практически 5 млн. рублей. Перевозка одного рабочего приходилось заводу в среднем 8 рублей в месяц. Эти расходы ложились на себестоимость выпускаемых автомобилей. Поэтому 13 апреля 1973 года для рабочих на Волжском автозаводе вводятся месячные билеты стоимостью 3 рубля за проезд. Такие методы позволили сократить расходы и улучшить качество перевозок. Снизилось количество конфликтных ситуаций между пассажирами и сотрудниками пассажирских предприятий. При этом

затяжная реализация отделения филиала автокомбината в самостоятельное предприятие негативно сказывалась на техническом состоянии подвижного состава. Мастерские автокомбината не могли справиться с такой большой нагрузкой. В 1974 году для Автозаводского филиала пассажирского автокомбината была сдана закрытая стояночная площадка на 400 автобусов. Так же, в этом году была создана 3-я автоколонна, в которую вошли 30 автобусов Икарус – 620, 20 автобусов Икарус – 556 и 20 автобусов ЛИАЗ – 677, которые стали поступать в Тольятти с 1972 года. 1 марта 1975 года, были завершены окончательные строительные работы в филиале. Были сданы мастерские технического обслуживания, покрасочный цех и цех мойки автобусов. Затем оно было выделено в самостоятельное предприятие, которое получило название – «Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие № 1» (ТПАТП-1) [11]. Открытие нового предприятия улучшило ситуацию с транспортом в городе. Упала нагрузка на автокомбинат, улучшилось техническое обслуживание автобусов, появились предпосылки для обновления подвижного состава. В город стали поступать автобусы марки «Икарус» нового 200-го семейства (Икарус-250, Икарус-255 и Икарус-260). К концу 1975 года парк АТП-1 насчитывал 400 автобусов. В начале 1976 года были списаны последние автобусы ЗИЛ-158.

Особое внимание стало уделять контролю движения на пассажирских предприятиях. По опыту Москвы, В 1974 году, на базе Тольяттинского автокомбината была создан отдел безопасности движения. Для подготовки инспекторов был выделен учебный класс и подготовлен специальный, дежурный автобус «Безопасность движения» (ПАЗ-672), которой был оборудован громкоговорящим оборудованием. Инспектора осуществляли контроль за движение и принимали аттестацию для работы на пассажирском транспорте. Так же с этого времени проводятся соревнования по мастерству вождения. Инспектора были в каждой автоколонне. Важно отметить, что отдел безопасности движения полностью находился в подчинении ГИБДД,

которая осуществляла контроль технической исправности автобусов, выполнения графика движения, и посадки/высадки пассажиров.

Не смотря на активное пополнение парка новыми автобусами, поступления автобусов на ТПАТК снизилось. Если в 1974 автокомбинат получил 100 новых автобусов, в 1975 это цифра остановилась на 58 автобусах, связано это, прежде всего, с открытием ТПАТП-1. В 1976 году парк автотранспортного предприятия был увеличен до 600 автобусов. Основу парка стали составлять автобусы: ЛИАЗ-677 (городской), ЛИАЗ-677Б (пригородный), Икарус – 180 (использовался на заводских маршрутах) и Икарус – 260, который использовался как на городских, так и на пригородных маршрутах. В 1977 году ТПАТК передал санаторию «Алые паруса» 2 автобуса ПАЗ-672, а пансионату «Радуга» один автобус Икарус - 260. В 1978 был создан специальный маршрут № 26 «Медик», который доставлял сотрудников городской больницы № 5 («Медгородок») на работу. Для данного маршрута был выделен один автобус Икарус-260. Автобус ходил в две смены, в 7:30 утра и 16:00 вечера. Не смотря на то, что маршрут был специальным, им пользовались все желающие [24]. В 1976 году ТПАК был награждён высшими органами орденом: «За доблестный труд в девятой пятилетке». С 1978 года в городские транспортные предприятия стали поступать сочлененные автобусы Икарус – 280. С 1980 года, организацией перевозок детей в детские оздоровительные лагеря на летний сезон стало заниматься ТПАТ-1, для этого они выделял автобусы Икарус–280, и оставшиеся Икарус–180. В 1983 году из ТПАТП-1 был списаны последние автобусы Икарус-180.

В 1972 году, по указу Президиума Верховного совета РСФСР, посёлок Комсомольский был реорганизован в Комсомольский район города Тольятти. Численность района превышала 120 тысяч человек. В районе готовился к строительству Поволжский свиной комплекс. Строился азотный завод, жилые дома и объекты речного порта. Кроме того, шло большое

перемещение жителей Комсомольского района в другие районы города и близлежащие посёлки.

Для транспортного обслуживания Комсомольского района в феврале 1978 года был выделен земельный участок на улице Громовой, для строительства пассажирского автотранспортного предприятия на 200 автобусов. Задание на проектирование гаража с закрытой стоянкой было утверждено заместителем министра автомобильного транспорта РСФСР Петровым А. Ф. в январе 1978 года. Гаражи были спроектированы для автобусов ЛИАЗ-677 и Икарус-260. Для строительства нового предприятия наблюдался дефицит в финансировании, так как строительство было внеплановое. Поэтому строительство растянулось на несколько лет. Только в 1981 году строительство предприятия удалось включить в государственный план и установить подрядчиков. В феврале 1984 года, не дожидаясь окончания строительства, Комсомольский филиал пассажирского автокомбината был выделен в самостоятельное предприятие – «Пассажирское автотранспортное предприятие № 3». 200 автобусов были размещены на новой площадке, еще 160 автобусов были размещены на базах транспортного цеха Тольяттиазота.

ТПАТП № 3 с 1984 года стал обслуживать маршруты №№: 1, 5, 9, 40, 41,42, 49; Специальные маршруты № 43 (Опытный завод – КАТЗ), № 44 (завод «СК» - ул. Ярославская – завод «Куйбышевфософор»). Так же были введены специальные маршруты №№ 50, 51, 52, 53, 58 и 58д для работников ТоАЗа. Для завода «Азотреммаш» открыты маршруты №№ 80, 81, 82, 83. Общая протяженность всех маршрутов, которое обслуживало автотранспортное предприятие № 3, составляла свыше 600 км [11].

В 1984 -1986 гг. наблюдается проблема перегрузки в работе общественного транспорта в городе. Связанно это было с изменениями работы предприятий и учреждений. В период с 7:00 до 8:00 перевозилось до 84% работающих и учащихся. В период с 8:30 до 9:00 перевозилось до 12% пассажиров. Для решения данной проблемы были изменены время начала

работы предприятий и график работы автобусов на линии. В целях совершенствования системы управления пассажирскими автотранспортом в городе, повышения эффективности использования автобусов, более полного освоения возрастающих объёмов перевозок в 1986 году была создана Центральная эксплуатационная служба. Были введены специальные ведомственные маршруты для сотрудников крупных промышленных предприятий и организаций. Были подготовлены 120 ведомственных автобусов, имеющих постоянные маршрутные движения, которые были оборудованы нужным оборудованием, а маршруты движения были согласованы с ГАИ и горисполкомом. За 1986 год выручка, сданная от перевозок ведомственными автобусами, составила 22 тысячи рублей, и было перевезено 374 тысячи пассажиров. На 1987 год 29 городских организаций имели ведомственные маршруты.

В 1990 - 1991 годах, пассажиров в городе Тольятти перевозили 67 автобусных маршрутов. Среди которых 26 городских и 41 специальный. В 1990 году было открыто движение по автобусным маршрутам № 37 (Восточная – КВЦ) и № 38 (Восточная – ПТО). Была введена продажа билетов в 800 торговых точках и в 30 специальных киосках, Был введён единый тариф на одну поездку в размере 10 копеек, и единый проездной билет, стоимостью 5 рублей. Данные введения повышали культуру пользования общественным транспортом. Снижали нагрузку на водителя, тем самым повышая безопасность движения. Пассажиры получили возможность пользоваться всеми видами городского транспорта, без дополнительных забот. Число пассажиров, пользующихся месячными проездными билетами, по сравнению с 1989 годом, увеличилось в 8 раз.

При этом с середины – конца 1980-х гг. наблюдается процесс устаревания подвижного состава и нарушение графиков движения водителями. Следствием низкого уровня технического состояния автобусного парка и нарушение графиков движения, стало снижение объёмов транспортных услуг до 81%. Были выявлены 590 случаев невыполненных

рейсов по автобусным маршрутам в 1990 году. Для решения данной проблемы 23 марта 1991 года городская администрация вводит усиленный коммерческий и эксплуатационный контроль, который должен был улучшить качество пассажирских перевозок в городе, При этом прекратилось государственное финансирование городского электротранспорта, прекратили создавать государственные комиссии по решению тех или иных вопросов. Финансовая организация пассажирского транспорта в городе теперь лежала на балансе муниципальных органов и предприятий[33].

Делая вывод, следует отметить, что роль автобусных перевозок в развитии города Ставрополь – Тольятти сыграло ключевую роль. Не смотря на то, что с середины 1960-х гг., автобус в городе Тольятти был официально объявлен как вспомогательный вид транспорта, а троллейбус основным, в конечном итоге именно автобус станет самым массовым городским транспорт, не смотря на то, что доля троллейбусных перевозок тоже будет большой.

Из архивных документов видно, что развитие автобусных пассажирских перевозок в городе Ставрополь- Тольятти, соответствовали всем требованиям и задачам развития Советского государства.

## **2.2 История развития электрического пассажирского транспорта в городе Ставрополь -Тольятти в 1950 - 1991 гг.**

В начале второй половины XX века стал очевидным тот факт, что использование автобусов как основной вид транспорта в крупных промышленных городах затруднителен. Требовался альтернативный городской вид транспорта, который позволил бы использовать автобусные маршруты как вспомогательные. Одним из таких развивающихся городов был город Ставрополь.

Вопросы об изменении транспортной системы, и создании альтернативному автобусу электрического пассажирского транспорта появились после ввода в городе ГЭС и некоторых крупных промышленных предприятий в конце 1950-х гг. Вопрос о строительстве метро в городе не

вёлся, так как количество жителей даже не была приближена к 1 млн. человек. Изначально в городской администрации рассматривался вопрос о строительстве трамвайных линий. 22 августа 1958 года было принято решение, в котором предлагалась поэтапное строительство трамвайной системы в городе. Первая проектная очередь строительства предлагала создать 3 линии. Первая от управления завода Куйбышевфосфор до улицы Мира, протяженностью 5,2 км. Вторая линия должна была проходить от улицы Мира до улицы Комсомольской. Протяженность составляла 5 км. Третья линия должна была проходить от улицы Мотросова до улицы Шлюзовой. Протяженность линии составляла 5,2 км. Общая протяженность трамвайных путей первой очереди составляла 18,4 км. Вторая очередь строительства, подразумевала под собой создание двух линий общей протяженностью 11 км. Первая линия должна была связать посёлок Федеровку и улицу Шлюзовую. Её протяженность составляла 6 км. Вторая линия, протяженностью 5 км, связывала улицу Ленина и улицу Мира по промышленной магистрали. Общая длина всей трамвайной системы по проекту составляла 29,4 км. Также, для строительства трамвайного депо был выделен участок размером 160 на 180 метров, общей площадью 2260 кв.м[37]. В начале 1960-х гг. вопрос об альтернативном транспорте продолжили решать в городской администрации. 24 октября 1960 года исполком ставропольского горсовета сократил количество строительства трамвайных очередей до двух. В первой очереди строительства были утверждены две трассы и два трамвайных маршрута. № 1 должен был связывать левобережный бетонный завод и химические предприятия. Маршрут № 2 был представлен внутригородским кольцом, связывающий предприятия центрального района с жилыми массивами и культурными центрами. Вторая очередь строительства трамвайных линий предполагала связать жилые районы и промышленные предприятия с селами Русская Борковка и Федоровка [38].

24 марта 1961 года на заседании Ставропольского горисполкома, под предводительством Потапова С. Я., рассматривался вопрос о том, какой вид электрического транспорта развивать в городе. Предлагались три пути развития. Первые выступали за продолжение разработки трамвайных линий. Вторые выступали за отказ от трамвайного сообщения в пользу троллейбуса, так как считали, что его строительство и эксплуатация в дальнейшем будет дешевле. Третьи выступали за полную отмену от трамвайного и троллейбусного сообщения в пользу автобусов и такси. После долгих дискуссий было принято решение: «Основным видом транспорта считать троллейбус, а вспомогательным автобус» [11]. Так же власти города, на заседании в ноябре 1962 года приняли решение о рассмотрении проектного задания на строительство и разработку троллейбусного транспорта в городе Ставрополь. По нему была выделена смета на проектное здание, на сумму 1498,5 тысяч рублей. В институте «Гиперкоммундотранс» разработка продолжалась до 1964 года [15]. В ноябре 1964 года коллектив геодезистов получил задание провести изыскательские, топографические работы под проектирование двух троллейбусных трасы первой очереди. Первая трасса должна была проходить от улицы Мира до электромеханического завода (завод ртутных выпрямителей). Вторая трасса предполагала связать улицу Мира и химзаводы.

4 января 1965 года исполком Тольяттинского горсовета издал решение о ходе строительства троллейбусного транспорта в городе. По данному решению было отмечено, что строительство было выполнено на 100% и освоено 550 тысяч рублей. Была проведена реконструкция 8 км дорог под троллейбусное движение. Предлагалось расширить депо до 100 машин и освоить оставшиеся 19999750 рублей. По данному решению строительство трамвайной системы первой очереди предполагалось завершить к августу 1965 года, ко дню строителя [45]. 30 марта 1965 года был составлен проект второй очереди троллейбусной сети. Она предусматривала строительство трёх линий: 1 – от улицы Ленина до Северного бульвара (бульвар 50-лет

Октября); 2 – от улицы Родины до Портпосёлка, и 3 – от улицы Мира до речного вокзала. Общая протяженность всех линий составила 13,5 км. К сентябрю 1965 года для первой очереди троллейбусного сообщения в городе были подготовлены: троллейбусное депо и мастерские на 50 машин; две тяговые подстанции РМ-50, и контактная сеть общей протяженностью 14,2 км.

2 декабря 1965 года СМУ-4 закончило строительство троллейбусного депо на 50 машин, освоив при этом 665 тысяч рублей. При этом было проложено 130 тысяч квадратных метров асфальта под площадки. В строительстве дорог и КС участвовали электромеханический завод и строительное училище № 30.

21 ноября 1965 года исполком Тольяттинского горсовета принял решение об организации троллейбусного управления в городе, оно было связано с вводом первой очереди троллейбусных линий. По нему планировалось иметь 25 троллейбусных вагонов на постоянной основе и 18 выпускать на линию. По данному решению был организован технический, хозяйственный и административный отдел троллейбусного управления[52]. 6 января 1966 года был издан приказ отделом коммунального хозяйства, подтверждающий организацию троллейбусного управления в городе Тольятти. Первым начальником троллейбусного управления стал Мельников К. А., именно он сформировал первый коллектив ТТУ. 15 января 1966 года государственной комиссией был подписан акт о сдаче троллейбусного депо №1 и всей прилегающей к ней инфраструктуры в эксплуатацию. [15]

21 января 1966 года, когда были включены тяговые подстанции №1 и №2, был начат пуск первых 6 троллейбусов марки ЗИУ-5 по маршруту № 1. Именно эта дата считается датой рождения троллейбусного сообщения в городе Тольятти. Город стал вторым в области и 50-м в стране, где было налажено троллейбусное сообщение.

На 1 апреля 1966 года Тольяттинское троллейбусное управление имело 21 троллейбус ЗИУ-5[45]. При этом в первый год наблюдался кадровый дефицит сотрудников, поэтому в июне 1966 года была организована

подготовка кадров на базе троллейбусного управления. В сентябре 1966 года при управлении была создана партийная организация. Была проведена первая профсоюзная конференция, во главе с секретарём Назаровой Л. П.

По состоянию на 1 января 1967 года на балансе троллейбусного управления находилось 25 троллейбусов ЗИУ-5. Работали две тяговые подстанции, а общая протяженность контактных линий остановилась на отметке 11,5 км. Общая численность работников предприятия составляла 256 человек. Действовали два маршрута: № 1 (ул. Мира – Электромеханический завод) и № 2 (ул. Мира – завод «СК»). Всего на маршруты выходили 15 троллейбусов. За 1966 год было перевезено 7186400 пассажиров. Доход от перевозок составил 360 тысяч рублей. При этом было подготовлено 62 человека водительского состава. [15]

Первый год работы оказался крайне тяжелым для предприятия. Наблюдалась большая текучесть кадров (107 человек за год). Наблюдался дефицит в некотором станочном оборудовании и запасных частей. Троллейбусам приходилось работать на износ. При этом за 1966 год произошло 1377 сходов троллейбусных штанг с линий КС. Ущерб предприятию был оценён в 50 тысяч рублей [26]. Отсутствие квалифицированных кадров сказывались на эффективности работы троллейбусов и тяговых подстанций. Появились предпосылки о целесообразности использования троллейбуса в городе.

8 января 1967 года Мельников К. А. ушёл с поста начальника троллейбусного управления. По просьбе городской администрации, начальник главного управления городского электротранспорта по Куйбышевской области назначил на должность начальника ТТУ Жилу Г. П. Для решения проблем, связанную с дефицитом квалифицированных кадров Жила Г. П. стал приглашать квалифицированных специалистов из других регионов. Горисполком выделил для приглашенных специалистов 20 квартир. После данного мероприятия положение в троллейбусном хозяйстве улучшились. Укрепилась трудовая дисциплина и организация рабочего

процесса. Улучшилось техническое состояние машин. Троллейбусы более регулярно стали выходить в рейсы. Была остановлена текучесть кадров и восстановлено финансовое положение на предприятии. Данные мероприятия позволили увеличить перевозку пассажиров на 3,327 тысяч человек и уменьшить убытки на 18 тысяч рублей [11].

Следующий этап в развитии троллейбусной системы в городе Тольятти был ознаменован тем, что строительство троллейбусных линий второй очереди, совпало с началом строительства Волжского автомобильного завода. Их ввод в эксплуатацию в 1967 году позволял организацию движения троллейбусов по наиболее разветвлённой схеме маршрутов, с беспересадочной перевозкой пассажиров к существующим и строящимся предприятиям Волжского автозавода. Так была переработана 2-я очередь строительства троллейбусной системы. Она подразумевала создания 4 линий: Линия № 3 (ул. Мира – Новозоводская) протяженностью 4,5 км; Линия № 4 (ул. Комсомольская – до проектируемой автомагистрали) протяженностью 6,5 км; Линия № 5 (ул. Мира – Портпосёлок) протяженностью 4,5 км; Линия № 6 (ул. Ленина – Южное шоссе) общей протяженностью 14,2 км. Сумма протяженности всех линий составила 29,7 км. При этом по плану, общая протяженность троллейбусных линий второй очереди должна была равняться 42,7 км. По данному плану предусматривалось строительство асфальтированных дорог, систем освещения общей протяженностью 43,1 км. Было расширено депо № 1 до 125 машин. Была произведена закупка еще 70 машин ЗИУ-5. Так же вторая очередь строительства предусматривала строительство депо № 2 на 150 машин в новом, строящемся районе города. Для обеспечения проектной мощности второй очереди строительства должны были быть построены 11 тяговых подстанций и линии КС общей протяженностью 75 км. Построены две служебные станции на разворотном кольце у КВЦ ВАЗа и на конечном пункте «7 квартал».

Некоторые задачи второй очереди строительства были решены уже к концу 1960-х гг. В 1968 году начал курсировать троллейбус № 5 (ул. Мира –

КВЦ ВАЗа). Для него были ведены в эксплуатацию 15 км КС и тяговые подстанции № 5 и № 6.

Обслуживание строительства Волжского автозавода и Автозаводского района легло и на Тольяттинский троллейбус. В январе 1969 была сдана линия троллейбусного сообщения до Волжского автозавода, протяженностью 32 км. 1 февраля того же года до КВЦ начал, в срочном порядке, курсировать троллейбус № 5 с интервалом движения в 13 минут. На маршрут было выделено 22 троллейбуса ЗИУ-5, 7 водителей и 20 кондукторов. В мае 1969 года для обеспечения нужного ресурса для троллейбусных маршрутов до Волжского автозавода были построены тяговые подстанции № 3 и № 4. А для сотрудников ТТУ, обеспечивающих сообщение с новым районом, было выделено 35 квартир во 2-м комплексном общежитии[43].

25 декабря 1969 года были окончательно введены правила пользования троллейбусом в городе Тольятти. По данным правилам преимущество при посадке/высадке пассажиров и во время движения имели: пассажиры с детьми, беременные женщины, лица в возрасте и инвалиды. Так же в троллейбусы водилась система без кондуктора. Пассажир сам был обязан заплатить за билет, согласно установленному тарифу. За не оплату проезда, гражданина ожидал штраф в размере 5 рублей[53].

3 декабря 1970 года было открыто троллейбусное движение в посёлок комсомольский (с 1971 года – Комсомольский район). Был утверждён маршрут № 6 (завод «СК» - Речной вокзал). Установлено время работы маршрута с 5:30 до 9:00 и с 15:00 до 18:00. Маршрут № 6 работал по будням, кроме субботы и воскресения. 1 Января 1971 года троллейбусный маршрут № 4 (завод «СК» - Речной вокзал) был продлён до Речного вокзала и работал регулярно. На маршруте № 6 работали 6 троллейбусов, на маршруте № 4 – 18 троллейбусов [51]. Данные маршруты обслуживали тяговые подстанции № 4, № 7 и КС обще протяженностью 6,5 км.

11 февраля 1971 года свою работу начал троллейбусный маршрут № 7 (ул. Родины – Речной вокзал). На данном маршруте, на линии работало до

10 троллейбусов. Время движения было установлено с 5:30 до 01:30. Маршрут № 4 был отменен [55].

В 1972 году был поставлен вопрос о предприятиях, которые были отдалены от общей городской транспортной системы. В статус «удалённых» попали: Речной порт, Волжский завод цементного машиностроения, Тольяттинская ТЭЦ, Завод синтетического каучука, Азотный завод, Куйбышевский фосфорный завод, предприятия Волжского автозавода, опытный завод «НИИЦЕММАШ», а так же посёлки Портовый и Комсомольский. Городская администрация распорядилась, что вышеперечисленные предприятия обязаны покрывать расходы тольяттинского троллейбусного управления. В 1972 году выпуск троллейбусов на линию за 9 месяцев в среднем составил 90 единиц. По плану требовался выпуск в 96 машин, в том числе в сентябре 1972 года выпуск составил 80-84 машины. Наблюдалась проблема большой перегруженности троллейбусов пассажирами, особенно по маршрутам № 2 и № 3. Та же отмечается, что на момент 1972 года ТТУ было не доукомплектовано рабочими кадрами. Не хватало 35 водителей и 56 ремонтников. Городская администрация потребовала решить данные проблемы, к началу 1973 года.

4 апреля 1972 года было создано новое подразделение управления – депо № 2. Новое депо позволило принять 25 новых троллейбусов на маршруты на техническое обслуживание и дополнительно выпустит 18 троллейбусов на маршруты №№ 9, 10, (7 квартал – КВЦ) в Автозаводском районе города Тольятти. С 1 января 1973 года, была введена бескондукторная система оплаты проезда. Данное введение было принято из-за большой текучести кадров, которая составляла 38%. В декабре 1973 года были сданы в эксплуатации тяговые подстанции № 8 и №9 которые дали возможность увеличить количество троллейбусов на маршрутах №№ 2, 4, 5, 6, 10 и 15 [25].

К 1974 году итоги развития городского электротранспорта были следующими: Было построено 2 депо, 13 тяговых подстанций общей

мощностью 275 машин, 143 километра контактной сети и 4 диспетчерских пункта. На службе городской инфраструктуры находились 213 троллейбусов ЗИУ-5 и ЗИУ-9, на которых было перевезено 263 млн. пассажира. В ТТУ было подготовлено 877 водителей троллейбусов. 3-я очередь строительства троллейбусного транспорта.[15]

В 1975 году, в Автозаводском районе города Тольятти были открыты кольцевые троллейбусные маршруты №№ 12, 13, 14 (7 квартал – 7 квартал) Установлен график работы маршрута с 5:00 до 0:15 часов [40].

По направлению Волжского автозавода, 27 марта 1975 года, был открыт троллейбусный маршрут № 11 (7 квартал – КВЦ), на линии которого, в среднем, работали 20-25 троллейбусов с 6:25 утра до 0:00 ночи[31].

В начале 1976 года, троллейбусное депо № 2 было окончательно расширено до 100 машин, было сдано административное здание, ремонтные и покрасочные цеха. Для работы депо были построены тяговые подстанции №№ 11, 15 и 16. Осенью 1976 года были открыты троллейбусные маршруты № 16 (ул. Мичурина – Химзавод) и № 17 (магазин «Автолюбитель» - Химзавод).

Большое внимание в 1970-х гг. уделялось осуществлению планов социального развития ТТУ. В 1976 году в эксплуатацию была сдана туристическая база «Тихие зори», где ежегодно отдыхало 600 человек. В этом же году для работников троллейбусного управления была введена служебная форма. В 1978 года в детском оздоровительном лагере «Радуга» был сдан пятиэтажный жилой корпус для взрослых. Детский лагерь полностью перешёл в ведомость управления ТТУ. В зимний период в профилактории отдыхало до 300 человек, а в летний период дети в «Радуге» заезжали с 1971 года [11].

В 1979 году для улучшения перевозок пассажиров из Автозаводского района, на речной вокзал через Центральный район начал курсировать троллейбус № 19 (7 квартал – Речной вокзал).

К 15-летию юбилею, в 1981 году был открыт кольцевой троллейбусный маршрут № 20 (7 квартал – приморский бульвар – 7 квартал). За 15 лет работы было открыто 19 троллейбусных маршрутов, на которых работало 260 троллейбусов. Пассажирооборот составлял 40 млн. человек в год [15].

В конце 1981 года были сданы в эксплуатацию 17 км контактной сети и 4 тяговых подстанции №№ 18, 19, 20, 21. Это позволило транспортное сообщение Комсомольского района с заводом «ТоАЗ» троллейбусным маршрутом № 21. Летом 1983 года из состава ТТУ был списан последний троллейбус ЗИУ-5. Пассажирский парк был полностью укомплектован троллейбусами ЗИУ-9. В 1984 году была построена тяговая подстанция № 14. 1 января 1985 года начал работать троллейбусный маршрут № 22 (Соцгород – Речной вокзал). 8 января 1985 года было открыто троллейбусное депо № 3 в Комсомольском районе. За год по маршруту № 21 и № 22 перевезли 1,5 млн. пассажиров.

В 1986 году в эксплуатацию была введена тяговая подстанция № 17 в Автозаводском районе. Это позволило открыть еще один заводской маршрут № 15 (7 квартал – КВЦ). В 1986 году в ТТУ работало 1520 человек, в год перевозилось до 50 млн. пассажиров [11].

1 января 1987 года начали свою работу троллейбусные маршруты № 23 (Соцгород – Речной вокзал) и № 57 (химзавод – речной порт). В 1989 году Микель Б. М. ушёл из троллейбусного управления. В январе 1990 года новым начальником ТТУ был избран Финтушал М. И. В период 1990 – 1991 год качественные показатели в работе ТТУ были увеличены [15].

С 1988 году троллейбусный парк города стал обновляться троллейбусами ЗИУ-682 (всех модификаций). От троллейбусов ЗИУ-9, они отличались модернизированным двигателем, и новой оптикой. С 1990 года в город начали поступать сочлененные троллейбусы ЗИУ-683, которые работали преимущественно на заводских маршрутах. На момент декабря 1991 года город обслуживали 23 маршрута троллейбусного сообщения [33].

Трамвайное сообщение в городе Тольятти так и не было реализовано. В 1990 году были прекращены затраты на проектирование линий скоростного трамвая, так как реализация проекта в условия введения рыночных механизмов в экономику оказались не возможными. Дело в том, что стоимость строительства линий с подвижным составом и инженерной коммуникацией составляет 288,4 млн. рублей. С переходом города на самоокупаемость и самофинансирование, средств на строительство в таком объеме не было. Кроме того закупка подвижного состава происходила из ЧССР, у компании Tatraза валюту. Поэтому вместо строительства линий скоростного трамвая встал вопрос о строительстве на его месте линий скоростного троллейбуса, связывающий все районы города[46].

Вывод: Электрический транспорт в городе Ставрополь – Тольятти является важной частью городской инфраструктуры. Не смотря на то, в силу времени, в городе не была создана сеть трамвайных коммуникаций, город получил развитую троллейбусную сеть, которая эффективно работала с другими видами городского транспорта. Важно отметить, что со всеми тяготами городских перевозок троллейбус справлялся, работая с автобусом сообща. Городская администрация и предприятия старались развивать троллейбусное и автобусное сообщение равномерно и не строили один вид городского транспорта в жертву другому. Комплексное развитие городского транспорта позволили создать в городе Тольятти развитую сеть городского транспорта, в которой троллейбус занимал значительную долю.

### **2.3 Развитие таксомоторного парка и прочих пассажирских перевозок в городе Ставрополь – Тольятти в 1950 – 1991 гг.**

Такси один из старейших вспомогательных общественных транспортов не только в СССР, но и в мире. Существует миф, что таксомоторными парками в Советское время обладали только крупные города, такие как Москва, Ленинград, Киев, Рига и т.д. Однако практически в каждом крупном населенном пункте огромной страны были автомобили такси. Зачастую они входили в состав пассажирских или грузовых предприятий и комбинатов.

Такси были дороже, но и качество перевозок человека было гораздо выше. Услугами такси пользовались граждане, которым нужно было в срочном порядке попасть из пункта «А» в пункт «Б». Нельзя отрицать тот факт, что пользовались такси зачастую более состоятельные и богатые граждане страны. При этом нельзя говорить, что простому населению такси было «не по карману», зачастую, в этом банально не было необходимости. Поэтому, часто, у таксомоторных парков в городах были финансовые затруднения в работе. Так как затраты на обслуживания, не покрывали прибыль.

Ставрополь - Тольятти не стал исключением, в наличии собственных услуг такси, напротив, обладал одним из старейших таксомоторных парков в стране.

Для организации перевозок был взят опыт Московских таксомоторных хозяйств. Первые машины такси появились в городе Ставрополь в 1953 году. 2 машины марки ГАЗ М-20 «Победа» находились в составе автотранспортного участка № 7, которое в свою очередь находилось в составе Куйбышевского областного автотреста. Город рос быстрыми темпами, поэтому значительно увеличилась потребность в таксомоторном обслуживании города. В 1954 году количество машин уже составляло 10 единиц, среди которых 9 автомобилей ГАЗ М-20 «Победа» и один ЗИМ-12. В том же году в автохозяйстве создали специальную, таксомоторную колону, которую возглавил Хованский Н. Д.

С 1959 в таксомоторный парк города Ставрополь стали поступать легковые автомобили ГАЗ-21И (2-й серии), оборудованные таксометрами в количестве 8 штук. С 1962 года таксомоторный парк постепенно обновлялся автомобилями ГАЗ-21Р (3-й серии). С 1963 года в автокомбинат стали поступать микроавтобусы РАФ-977Д, с 1968 года – РАФ-977ДМ. В 1961 году из таксомоторного парка автокомбината был списан последний ГАЗ М-20 «Победа». Судьба единственного автомобиля ЗИМ-12 не известна. Скорее

всего, он был списан как «служебный» какому либо предприятию или передан в личное пользование [11].

Так же в 1968 году, на баланс автотранспортного комбината были переданы 4 автомобиля ГАЗ-13 «Чайка». Представительские автомобили никогда не стояли на стоянках комбината, а находились в закрытых стоянках ведомственных, административных учреждениях. Автокомбинат занимался только техническим обслуживанием данных автомобилей (ремонт, мойка, замена масла, топлива и т.д.). «Чайки» использовались для встреч высокопоставленных партийных деятелей или других гостей города (деятелей культуры, иностранцев и т.д.). С 1989 года представительские «Чайки» использовались также, в качестве «свадебных» автомобилей.

В 1970 году в Тольяттинский автокомбинат стали поступать новые автомобили такси – ГАЗ-24 «Волга». К 1978 году таксомоторный парк будет полностью обновлён на ГАЗ-24. С 1977 года в комбинат стали поступать микроавтобусы РАФ-2203 «Латвия», которые использовались как в качестве такси, так и на линейных, специальных и пригородных маршрутах. К 1980 парк микроавтобусов был полностью обновлен на РАФ-2203. В 1983 году был списан последний микроавтобус РАФ-977МД [Приложение А].

Так же с 1970 гг. в городе Тольятти, как и во всём Советском союзе, действовала программа, по которой многодетные семьи, могли получить списанные с баланса предприятия микроавтобусы. Микроавтобусы не продавались в свободном доступе (как легковые автомобили), а выдавались исключительно в государственные предприятия и учреждения (заводы, колхозы, школы, больницы). И на государственную службу (Милиция, армия). Тольяттинский автокомбинат тоже учувствовал в данной программе с разрешения автоинспекции. Нуждающиеся семьи вставали на учет в ГАИ и Автокомбинат, и ждали своей очереди. В основном, списывались машины, срок службы которых не превышал 7 – 10 лет. Многодетные семьи получали микроавтобусы РАФ-977 или РАФ-2203.

В 1980 Тольяттинскому автокомбинату, как одному из лучших автотранспортных предприятий страны поручили ответственное задание к проведению Летних Олимпийских игр в Москве. Требовалось отправить водителей, технический персонал и технику для помощи в проведении мероприятия. Тольяттинский комбинат отправил в Москву 48 водителей, ремонтников и специалистов транспортного обслуживания на 14 микроавтобусах РАФ-2203 «Латвия». С поставленными задачами, сотрудники автокомбината справились отлично. В июле 1985 года, в Москве проходил XII фестиваль Молодёжи и студентов. Транспортное обслуживание этого мероприятия, в числе и других транспортных хозяйств Советского союза, поручили и тольяттинских автомобилистам. Теперь в Москву отправились 24 водителя и 20 микроавтобусов РАФ-2203 «Латвия» [11].

В 1981 году была выделена из состава пассажирского автокомбината в самостоятельное предприятие, которое получило название «Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие № 2». Организацией нового ПАТП-2 руководил Плотников Владимир Яковлевич. Главным инженером был Нестеров Иван Александрович, а начальник эксплуатации – Лапшин Борис Фёдорович. В состав нового таксомоторного предприятия было передано 235 единиц автомобилей такси, среди которых легковые автомобили ГАЗ-24 «Волга» и микроавтобусы РАФ-2203 «Латвия». При этом в ПАТП-2 были переданы лишь половина Рижских фургонов, другая половина осталась в автокомбинате.

Новое предприятие было создано с нуля. Большинство машин хранилось на открытой стоянке, мастерских для ремонта и технических обслуживаний не было. Первые два года некоторые автомобили выходили на службу грязные и в не исправном состоянии. В 1983 году была сдана крытая стоянка на 160 автомобилей и некоторые производственные помещения для технического обслуживания [11].

Из всех транспортных предприятий города, таксомоторный парк больше всего испытывал недостаток внимания со стороны городских

властей. Такси не был основным видом транспорта для массовых перевозок пассажиров. Перевозки на такси дополняли автобусное и троллейбусное сообщение в городе. При этом, как и в других городах страны, таксомоторный транспорт обеспечивал возрастающие транспортные потребности населения, связанные с высокой скоростью и срочностью передвижения. Такси в точности доставляли пассажиров из пункта отправления, непосредственно в место назначения. Такси и маршрутное такси в Тольятти так же обеспечивало связь с районами с недостаточно развитой сетью линейного транспорта. Обеспечивали индивидуальные, экскурсионные, туристические, загородные и другие виды поездок. Именно этим городская служба такси привлекала своё внимание.

Таксисты работали по свободному найму. Специального радиооборудования на машинах и стоянках не было. Поэтому спрос на машины такси удовлетворялся не полностью и с не высокой культурой обслуживания пассажиров. Заказы на такси выполнялись только во время выхода автомобилей такси на линию с продолжительностью подачи до одного часа. Поэтому сохранялся низкий коэффициент использования пробега и низкая часовая выручка.

Повышение эффективности работы таксомоторов в городе зависело от передовых технологий отрасли. В 1970-х гг. был взят курс на внедрение радиофицированных связи на автомобилях такси. Проводимый анализ показывал, что наибольшее количество поездок пассажиры осуществляли путём найма такси на стоянках. Стоянки автомобилей такси создавались в местах наибольшего скопления людей: гостиница «Волга», ЗАГС, Аэропорт «Курумоч», Железнодорожная станция «Жигулёвское море» и т.д. Однако при такой системе обслуживания населения, преимущества таксомоторного парка, по сравнению с линейным транспортом, полностью не реализуется, так как пассажиры затрачивают значительное время для ожидания свободных машин такси.

Централизованная эксплуатация позволяла оперативно осуществлять руководство работы таксомоторного транспорта. Это достигалось путём выполнения заказов населения на подачу автомобиля такси. Контролировался выпуск автомобиля и его нахождение на линии по часам; Направлялся автомобиль такси со стоянки, и из предприятия целевым назначением для максимального удовлетворения спроса населения на такси во время прибытия поездов, самолётов, речных судов, к окончанию или началу спектаклей, а так же на стоянки в отдалённые от центра города районы [11].

Изначально на тольяттинских автомобилях такси устанавливалось радиооборудование типа «Гранит». В 1980-х гг. перешли к более совершенным видам связи. Результаты работы автомобилей такси с установленным в них радиооборудованием показали преимущество. Сократился «холостой» пробег машин, повысилась прибыль от работы. Модернизацией радиооборудования в автомобилях такси в период с 1985 – 1991 гг. осуществляли главные инженера: Воробьев Геннадий Михайлович, Певнёв Юрий Григорьевич и Николов Олег Викторович.

С 1986 года в таксомоторный парк города Тольятти стали поступать автомобили такси ГАЗ-24-10 «Волга», которая отличалась более современным оформлением кузова и комфортабельным салоном. При этом в 1989 году, в качестве автомобилей такси, с завода АЗЛК должна была прийти партия автомобилей АЗЛК-2141. Но по ряду экономических соображений, поставка так и не была реализована [33].

Делая вывод можно отметить, что ситуация с таксомоторным хозяйством в городе Ставрополь - Тольятти была характерной для периферийных городов Советского союза. Негативно сказывалась промышленная провинциальность региона. Администрации рабочего города с рабочим населением, где большинство граждан пользуются троллейбусом или автобусом, что бы доехать до места работы, не было смысла уделять большое внимание такси. Город имел маленький таксомоторный парк со

слабым техническим обеспечением. Но с основными задачами провинциального, промышленного города служба такси справлялась.

Выводы ко второй главе: Город Ставрополь - Тольятти является ярким примером развития промышленности, научно - технической мысли и жилищного строительства характерного для Советского государства в рамках административно - плановой экономики. Большинство задач поставленных государством в области городского транспортного планирования, город Ставрополь - Тольятти выполнял. Приоритетные задачи развития транспортных систем, а именно связь промышленных объектов с жилыми районами - выполнялись. При этом сохранялись и ведущие проблемы в городском транспортном хозяйстве, описываемые в первой главе. При этом наблюдается схожесть состояния городского транспорта с другими крупными городами СССР.

## Заключение

Подводя итоги можно сказать поставленные мною задачи по изучению городского общественного транспорта, были выполнены. Были рассмотрены транспортные системы городов СССР. Детально была изучена история развития городского транспорта в городе Ставрополь – Тольятти в период 1950 – 1991 гг. Тематика развития городского транспорта во второй половине XX века достаточно обширна и проблематична. Она представляет обширный пласт для изучения данной темы. Зачастую развитие городского транспорта рассматривают с социально – экономических проблем формации государства. Городской транспорт является важнейшей составляющей в развитии городов и промышленности, транспорт является основой городской инфраструктуры, корнем развития города.

Следует отметить, что, несмотря на общие задачи, которые ставились перед городским общественным транспортом, мы видим картину, когда города большого советского государства по-разному развивают свою городскую транспортную инфраструктуру. Связанно это, прежде всего, с историей развитие в прошлом, географическим и экономическим расположением города, городским планированием.

Большинство городов Советского союза ориентировались на опыт столицы Москвы и Ленинграда. При этом городское планирование ставило перед городом свои задачи развития городской инфраструктуры. При этом если в Москве одна транспортная система зачастую создавалась в угоду другому, то в других городах Советской республики правительство развивало все доступные виды городского транспорта.

Город Ставрополь – Тольятти не стал исключением в вопросах городского развития и транспортного планирования. Начала масштабного развития промышленности в регионе создали предпосылки для развития широкомасштабной транспортной системы.

Введенные в оборот новые архивные источники позволили узнать хронологию развития городского пассажирского транспорта от лица

городской и районной администрации, и понять как общие предпосылки развития промышленности и общегосударственные вопросы и задачи транспортного планирования отражались на процессе развития городского общественного транспорта в городе Ставрополь – Тольятти.

Комплексный анализ источников и литературы по проблематике развития городского пассажирского транспорта, позволил нам выявить историческую картину состояния городского транспорта как в городе Ставрополь – Тольятти, так и в других городах СССР. Исследование показало связь приоритетных задач и проблем городского транспортного планирования с действительной реализацией транспортного строительства в городах Советского союза. Был выявлен ряд ответов на проблемные сферы в истории развития городского общественного транспорта.

### Список используемой литературы и источников

1. Автобусный транспорт [Электронный ресурс]. — URL: <http://fotobus.msk.ru/> — Заглав. с экрана. (Дата обращения: 22.01.2020)
2. Автобусы IX пятилетки (1971-1975) / Отв. ред. Деменьтев Д., Марков Н. — М.: Грузовик. 2011. — 144 с.
3. Автобусы X пятилетки (1976-1980) / Отв. ред. Деменьтев Д., Марков Н. — М.: Грузовик. 2013. — 120 с.
4. Автобусы XI пятилетки (1981-1985) / Отв. ред. Деменьтев Д., Марков Н. — М.: Грузовик. 2011. — 138 с.
5. Автомобильный и городской транспорт. Т.6. / [Авт. коллектив] ; Под. ред.
6. Аксенов И. Я. Единая транспортная система: Учебник для вузов.— Москва: Высшая школа. 1991. — 383 с.
7. Аксенов И. Я. Транспорт: История, современность, перспективы, проблемы. — М.: Наука. 1985. — 176 с. («Серия Наука и технический прогресс»).
8. Вдовин М. А. Страницы истории Ростовского трамвая. Ростов-на-Дону: ИРФТИ. 2001. — 23 с.
9. Горлов В. Н. Постановление ЦК КПСС от 31 июля 1957 г. «О развитии жилищного строительства в СССР» [Текст]// Вестник Московского государственного областного университета. Серия: История и полит. науки. —Москва: Политиздат. 2018. — 126 - 130 с.
10. Городской электротранспорт [Электронный ресурс]. — URL: <https://transphoto.ru/>— Заглав. с экрана. Дата обращения: (23.01.2020)
11. Дела и люди. Пассажирский транспорт Тольятти / [Авт. коллектив]; Под. ред. Овсянников В. А.— Тольятти: 2000. — 157 с.
12. Директива XXIII съезда КПСС по пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1966 - 1970 гг. — М.: Политлитература. 1966. — 171 с.
13. Дюралевый электроход. // Техника молодёжи. 2008. №4. — 21с.

14. Ермак Д. А. Трамвай на улицах Киева. — Киев: SkyHorse. 2011. — 380 с.
15. Жила Г. П. По городу идёт троллейбус. — Тольятти: 1995. — 56 с.
16. Зотов Д. К. Проблемы развития транспорта СССР / Зотов Д. К., Ушаков С. С. — М.: Транспорт. 1990. — 304 с.
17. Иванов М. Д. История Московского трамвая. / Иванов М. Д., Кирсанов А. И., Розалиев В. В. // ГУП «Мосгортранс» — М.: Транспорт. 2009. - 300 с.
18. История автобуса в Москве. ГУП «Мосгортранс» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.mosgortrans.ru/about/history/>—Заглав. с экрана.
19. Киевский троллейбус. // «TravelTogether» [Электронный ресурс] URL <http://www.youtube.com/watch?v=TrOaaIJDQMg> —Заглав. с экрана (Дата обращения 11.03.2020)
20. Климов К. М. Московский троллейбус. - Москва: Транспорт. 2016. — 320 с.
21. Ковалев А. Д. Очерки истории Ярославского трамвая и троллейбуса. — Ярославль: ЯПИ. 2005. — 374 с.
22. Козинский А. П. Челябинскому трамваю 70 лет. — Челябинск: Победа. 2002. - № 1. — 60 с.
23. Кутыловский М. П. Электрическая тяга на городском транспорте / Кутыловский М. П., Сургучев В. Д. — М.: Стройиздат. 1964. — 334 с.
24. Ласло Финта и его легендарные Икарусы. [Электронный ресурс] — URL: <http://www.borsonline.hu/aktualis/elhunyt-az-ikarusok-legendas-tervezoje/156095/> —загл. с экрана. (Дата обращения: 02.02.2020)
25. Материалы историко-краеведческих чтений. «Наследие В. Н. Татищева». — Тольятти.: Тольяттинский краеведческий музей. 2004. — 176 с.
26. На орбите социализма. Икарус вчера, сегодня, завтра. // Техника молодёжи. 1976. №6. — 36 - 37 с.

27. Павлухина Г. «Владимир Беляков, только вперёд!». — Тольятти: 2014. — 216 с.
28. Постановления М. С. Горбачева на XXVII съезде КПСС от 27 января 1987 г. [Текст]// Материалы Пленума Центрального Комитета КПСС — Москва.: Политиздат. 1987. — 27 - 29 с.
29. Решение № 1/1 от 22.04.1971. О неотложных мерах по работе пассажирского движения в городе : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 280.—Л. 3
30. Решение № 105/10 от 19.10.1972. Об улучшении троллейбусных перевозок в Центральном р-н: Центральный районный исполнительный комитет Тольяттинского городского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА)—Ф. Р-278. Оп. 1. Д. 1. —Л. 249
31. Решение № 110/6 от 27.03.1975. Об открытии троллейбусного маршрута № 11 : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). —Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 563.—Л. 175
32. Решение № 116 от 14.05.1959 г. О утверждении графика движения автобусов по городу : Исполнительный комитет Ставропольского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп.1 Д. 84. —Л. 144
33. Решение № 123/№124 от 20.03.1991. О состоянии городского транспорта в городе Тольятти/ Изменениях в работе городского транспорта в городе Тольятти: Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 1020. —Л. 208 - 224
34. Решение № 137 от 10.06.1958. Об открытии автобусного маршрута № 6 : Исполнительный комитет Ставропольского совета депутатов трудящихся

- Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп.1 Д. 84. —Л. 61
35. Решение № 157/8 от 25.03.1971. Об открытии автобусных маршрутов № 6 и № 23 : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). —Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 429.—Л. 154 - 156
36. Решение № 164 от 30.03.1965. О строительстве троллейбусного транспорта второй очереди : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). —Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 168.—Л. 237
37. Решение № 194 от 22.08.1958 г. О строительстве трамвайного транспорта в городе : Исполнительный комитет Ставропольского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). —Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 428.—Л. 118 - 120
38. Решение № 217. Об утверждении трасс трамвайных линий 1-й и 2-й очереди : Исполнительный комитет Ставропольского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 95.—Л. 54.
39. Решение № 220/11 от 30.06.1982. Об открытии троллейбусного маршрута № 19 : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 883.—Л. 98 - 102
40. Решение № 239/16 от 22.07.1975. Об открытии новых троллейбусных маршрутов № 13 и № 14 : Автозаводский районный исполнительный комитет Тольяттинского городского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА) —Ф. Р-300. – Оп. 1. – Д. 119.—Л. 32 - 36
41. Решение № 245/11 от 28.05.1970. О комплексном развитии всех видов пассажирского транспорта :Исполнительный комитет Тольяттинского совета

депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 429.—Л. 362

42. Решение № 293/10 от 04.05.1977. О изменении схемы движения автобусного маршрута № 22 : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 470.Л. 125 - 128

43. Решение № 33/3 от 30.01.1969. Об организации троллейбусного движения на Волжский автозавод. :Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 238.—Л. 108 - 111.

44. Решение № 352 от 10.11.1962. О изменении автобусного маршрута № 1 Исполнительный комитет Ставропольского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 122.— Л. 161

45. Решение № 4 от 14.01.1965. О ходе строительства троллейбусного транспорта : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). —Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 168.—Л. 237

46. Решение № 407 от 19.09.1990. О прекращении проектирования и списания затрат на линии скоростного трамвая :Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 1192.—Л. 156

47. Решение № 420/22 от 30.10.1969. Об изменении названия автобусных остановок : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 273.—Л. 374 - 375

48. Решение № 420в от 21.10.1963. О строительстве посадочных площадок и автобусных павильонов на автобусных остановках города : Исполнительный комитет Ставропольского совета депутатов трудящихся

- Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 333. —Л. 368
49. Решение № 49/3 от 28.01.1971. Об открытии автобусного маршрута № 22 : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 428. —Л. 118 - 121
50. Решение № 56/2 от 08.02.1973. О строительстве троллейбусного транспорта 3-й очереди : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 492.—Л. 159
51. Решение № 591/34 от 26.11.1970. Об открытии троллейбусного движения в посёлок Комсомольский : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 383.—Л. 131
52. Решение № 621 от 21.10.1965. Об организации троллейбусного управления в городе Тольятти : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). —Ф. Р-94.Оп. 1. Д. 171.—Л. 83 - 95
53. Решение № 653/87 от 25.12.1969. Об утверждении правила пользования троллейбусом в городе : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94.Оп. 1. Д. 316.— Л. 282 - 283
54. Решение № 662/37 от 24.12.1970. Об открытии автобусных маршрутов № 4 и № 21 : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 383.—Л. 317 - 322
55. Решение № 72/4 от 11.02.1971. Об открытии троллейбусного маршрута № 7 : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). —Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 428.—Л. 326

56. Решение № 73 от 09.05.1963. О работе городского транспорта в летний период : Исполнительный комитет Ставропольского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 134.—Л. 278 - 281
57. Решение № 851/27 от 25.12.1970. Об открытии автобусного маршрута № 15 : Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА).—Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 339.—Л. 368
58. Решение № 98 в от 23.04.1959. О утверждении автобусных маршрутов в летний период : Исполнительный комитет Ставропольского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). —Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 84.—Л. 83.
59. С Юбилеем АТП! // Волжский строитель. 2004. №38. — 5 с.
60. Самый длинный троллейбусный маршрут в мире. Крымский троллейбус // «TravelTogether» [Электронный ресурс] URL: <http://www.youtube.com/watch?v=H1cXMBIK26k> — Заглав. с экрана (Дата обращения: 14.03.2020)
61. Скориков А. И. Челябинский троллейбус: 60 лет со дня открытия движения // Календарь памятных дат Челябинской области. —Челябинск. 2002. — 141 с.
62. Ставничий Ю. А. Транспортные системы городов. — М: Стройиздат. 1990. — 224с.
63. Страментов А. Е. Городской транспорт / Страментов А. Е., Сосянц В. Г., Фишельсон М. С. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Стройиздат. 1969. — 415 с.
64. Строительство Волжского автомобильного завода. Т.1. / [Авт. коллектив]; Под. ред. Тарасова А. М., Якубовского Ф. Б., — Тольятти: 1976. — 335 с.
65. Тархов С. А. История Московского трамвая. — М.: Транспорт. 1999. — 336 с.

66. ТТУ: Самый душевный транспорт. // Паллада — Консультант. 2011. №12. — 4 с.
67. Усеноков Д. Ю. Петербургский трамвай, История и факты. — СПб.: Переменка. 2017. — 72 с.
68. Шанин А. Е. Московский трамвай. Страницы истории. — М.: КМК. 1999. — 427 с.
69. Шапилов Е. К. От конки до трамвая. Очерки истории Петербургского трамвая. — СПб.: Джулия. 1993 — 402 с.

## Приложение А

### Перечень условных обозначений и сокращений

АГУ – Автобусное громкоговорящее устройство

АКЗ – Автобусный кузовной завод

АМО – Автомобильное московское общество

АТК – Автотранспортный комбинат

АТП – автотранспортное предприятие

БФ – «Большой фонарный» (Трамвай)

ВНР – Венгерская народная республика

ВСХВ, ВДНХ – Всесоюзная сельскохозяйственная выставка (1939 – 1959 гг.); Выставка достижений народного хозяйства (1959 – 1991 гг.).

ГАЗ – Горьковский автомобильный завод

ГАИ – Государственная автомобильная инспекция

ГСК – Гаражно-строительный кооператив

ГЭС – Гидроэлектрическая станция

ЖД – Железные дороги

ЗИМ – Завод имени Молотова (официальное название горьковского автомобильного завода с 1945 – 1954 гг.)

ЗИС, ЗИЛ – Завод имени Сталина (1931 – 1956 гг.); Завод имени Лихачева (с 1956 г.)

ЗИУ – Завод имени Урицкого

КВР – Капитально восстановительный ремонт

КВЦ – Корпус вспомогательных цехов

КТМ – Кировский трамвай моторный

КТП – Кировский трамвай прицепной

ЛАЗ – Львовский автобусный завод

ЛИАЗ – Ликинский автобусный завод

ЛМ – Ленинградский моторный

МЗМА, АЗЛК – Московский завод малолитражных автомобилей (1945 – 1969 гг.); Автомобильный завод имени ленинского комсомола (с 1969 г.).

МПС – Моторно-подвижной состав  
МТБ – Московский троллейбус  
МТВ – Московский трамвай  
ПАЗ – Павловский автобусный завод  
ПТМЗ – Петербургский трамвайно–механический завод  
РАФ – Рижская автобусная фабрика  
РВ – Радио выпрямитель (завод)  
РВЗ – Рижский вагоностроительный завод  
СВАРЗ – Сокольнический вагоноремонтный завод  
СМУ – Строительно-монтажное управление  
СК – Строительные конструкции  
ТБЭС – Троллейбус экскурсионный Сокольнический  
ТПАТК – Тольяттинский пассажирский автотранспортный комбинат  
ТПАТП – Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие  
ТТУ – Тольяттинское троллейбусное управление  
ТЭЦ – Теплоэлектроцентраль  
УКВЗ – Усть-Катавский вагоностроительный завод  
Ф – «Фонарный» (Трамвай)  
ЧССР – Чехословацкая советская социалистическая республика  
ЭМИЗ – Электромеханический инструментальный завод  
Я – (ЯАЗ) Ярославский (Ярославский автомобильный завод)  
ЯТБ – Ярославский троллейбус  
GMC – General motor coach