

# ПРОБЛЕМА РАЗВИТИЯ АВТОБУСНЫХ И ТРОЛЛЕЙБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК В АВТОЗАВОДСКОМ РАЙОНЕ ГОРОДА ТОЛЬЯТТИ В 1966-1991 ГГ.

**Толмачев Виталий Владимирович**  
Аспирант, ФГБОУ ВО «Тольяттинский  
государственный университет»,  
v.1415@mail.ru

## THE PROBLEM OF THE DEVELOPMENT OF BUS AND TROLLEYBUS TRANSPORTATION IN THE AVTOZAVODSKY DISTRICT OF TOGLIATTI IN 1966-1991

**V. Tolmachev**

*Summary:* The article examines the history of the development of passenger transportation by bus and trolleybus in the Avtozavodsky district of Tolyatti during the period 1966 – 1991. The purpose of the study is to study the development of urban public transport in the Avtozavodsky district of Tolyatti. The following tasks were set in the article: to analyze existing works on this topic, to consider the source base of the study, to draw conclusions on the history of the development of passenger transportation. Archival materials of the Tolyatti city district of the second half of the 20th century were introduced into scientific circulation, which reflect the course of development and the problems existing at that time related to the organization of trolleybus and bus transportation in the Avtozavodsky district of the city of Tolyatti. The article is part of a scientific study of urban public transport in the Volga region in the second half of the 20th century, using the example of the cities of Stavropol – Tolyatti and Naberezhnye Chelny.

*Keywords:* transport, passenger transportation, bus, trolleybus, electric transport, history, XX century.

*Аннотация:* В статье рассматривается история развития пассажирских перевозок на автобусе и троллейбусе в Автозаводском районе города Тольятти за период 1966 – 1991 годов. Целью исследования является изучение процесса развития городского общественного транспорта в автозаводском районе города Тольятти. В статье были поставлены следующие задачи: провести анализ существующих работ по данной теме, рассмотреть источниковедческую базу исследования, сделать выводы по истории развития пассажирских перевозок. Введены в научный оборот архивные материалы городского округа Тольятти второй половины XX века, которые отражают ход развития и существующие, на тот момент, проблемы, связанные с организацией троллейбусных и автобусных перевозок в Автозаводском районе города Тольятти. Статья является частью научного исследования городского общественного транспорта в Поволжье во второй половине XX века, на примере городов Ставрополь – Тольятти и Набережные Челны.

*Ключевые слова:* транспорт, пассажирские перевозки, автобус, троллейбус, электротранспорт, история, XX век.

Рассматривая историографию по вопросам организации городского общественного транспорта в Автозаводском районе города Тольятти, следует отметить, что количество исторических работ по данной теме весьма мало. История развития троллейбусного сообщения рассматривается в монографии Жилы Г.П. «По городу идёт троллейбус». В основу данной работы вошла информация об открытии троллейбусного сообщения в городе, новых маршрутов и строительстве новых линий, тяговых подстанций. Присутствуют воспоминания работников троллейбусного управления. Автор не рассматривает организацию троллейбусного сообщения по отдельным районам, а показывает всю хронологию в рамках всего города. Поэтому, для выявления информации по Автозаводскому району, требуется проводить детальный анализ работы.

Основной период развития троллейбусного движения в Автозаводском районе города Тольятти – 1970 –

1980 – е гг. Жила Г.П., в своей работе, рассматривает данный период, в первую очередь, с точки зрения проблем, с которыми столкнулось троллейбусное предприятие. Основной проблемой для Автозаводского района, в этот период, по мнению автора, стал вопрос организации троллейбусного сообщения между Волжским автозаводом и всеми районами города [3, с. 26]. Второй проблемой, по мнению Жилы Г.П. продолжала оставаться текучесть кадров: «Больше всех работу покидали кондуктора – 38%. Поэтому в 1973 году, троллейбусное управление перешло на компостерную систему оплаты проезда» [3, с. 21].

В целом, можно сказать о том, что монография Жилы Г.П. содержит обширный исторический пласт о работе Тольяттинского троллейбусного управления, присутствуют данные об открытии маршрутов, количестве троллейбусных вагонов, проблемах, с которыми столкнулось предприятие в пик своего развития.

Фундаментальной работой по истории городского общественного транспорта города Тольятти, в том числе и Автозаводского района, следует выделить труд авторского коллектива под руководством историка-краеведа Овсянников В.А. «Дела и люди: Пассажирский транспорт Тольятти», в которой рассматривается история развития всех пассажирских предприятий города. Следует отметить, что основная нагрузка на организацию пассажирских перевозок в Автозаводском районе города была возложена на троллейбусное управление и автотранспортное предприятие №1. Основными вопросами в работе данных предприятий и организации пассажирского движения троллейбусом и автобусом в 1970 – 1980 – е гг. между Волжским автозаводом и Автозаводским районом, автор выделяет вопросы связанные с интервалами движениями троллейбусов и автобусов и проблеме загруженности маршрутов [2, с. 67-68].

Проводя анализ работы Овсянникова В.А., следует отметить, что в ней нет информации об открытии автобусных маршрутов в Автозаводском районе города Тольятти. Отсутствует информация о протяженности маршрутов, его нумерациях и количество автобусов, которые эксплуатируются на данном маршруте.

Рассматривая вопрос о проблемах организации пассажирских перевозок в Автозаводском районе и Волжский автозавод, следует обратиться к работе Г.М. Павлухиной «Владимир Беляков, только вперед!», где рассматривается ранний период развития городского транспорта в районе. Основными проблемами автобусного движения в начале 1970 – х гг. были: нехватка транспорта, загруженность одной единицы техники, загруженность эксплуатационного отдела [4, с. 57].

Исторические источники по работе городского общественного транспорта в Автозаводском районе города Тольятти следует разделить на две группы. Первая группа – неопубликованные источники, которую следует разделить на 2 части. В первую часть входят материалы Тольяттинского городского архива: фонд Р-94 – Городской исполнительный комитет (Д. 166; Д. 382; Д. 269; Д. 1020; Д. 536) . Фонд Р-300 – Исполнительный комитет Автозаводского района города Тольятти (Д. 119). Данная часть источников представлена решениями об открытии, изменении автобусных или троллейбусных маршрутов; решениями об улучшении качества пассажирских перевозок наземным транспортом.

Вторая часть неопубликованных источников – архивные материалы пассажирского предприятия МП ТПАТП №3 (паспорт автобусного маршрута №20).

Вторая группа источников – опубликованные. К данной группе следует отнести статью из газеты Паллада –

Консультант: «ТТУ – Самый душевный транспорт», где рассматривается история становления троллейбусного движения в городе.

В 1966 году, Совет министров СССР и ЦК КПСС, принимает решение о строительстве нового автомобильного завода в городе Тольятти (до 1964 г. - Ставрополь). «Широкою известностью город Ставрополь получил в середине XX века. К числу объективных факторов в первую очередь следует отнести строительство Куйбышевской ГЭС, введенной в эксплуатацию в 1957 г. Сооружение гидроузла способствовало созданию развитой строительной индустрии и промышленности» [1].

На момент строительства Волжского автомобильного завода, в Тольятти функционировало два пассажирских автотранспортных предприятия: Первое – ТПАТК (Тольяттинский пассажирский автотранспортный комбинат). Предприятие имело в эксплуатации около 150 единиц техники, среди которых: автобусы ПА3–652 и ЗиЛ–158 (ЛиАЗ–158) [2, с. 157]. Стал очевидным тот факт, что самая большая нагрузка организации пассажирских перевозок строительство завода, будет возложено на ТПАТК. В январе 1966 года, в Тольятти появилась сеть троллейбусного транспорта, которая к началу ударной стройки на Волжском автомобильном заводе в январе 1967 года, имела в распоряжении 25 троллейбусов ЗиУ–5, которые курсировали по двум маршрутам: № 1 (ул. Мира – Электромеханический завод) и № 2 (ул. Мира – завод «СК») [10]. Организацией троллейбусных перевозок в городе Тольятти занималось ТТУ (Тольяттинское троллейбусное управление), который с января 1967 года возглавлял Г.П. Жила [3, с. 8].

Для того что бы разгрузить автобусный транспорт в направлении строительства Волжского автомобильного завода и Автозаводского района. Так была переработана 2-я очередь строительства троллейбусной системы. Она подразумевала создания 4 линий: Линия № 3 (ул. Мира – Новозаводская) протяженностью 4,5 км; Линия № 4 (ул. Комсомольская – до проектируемой автомагистрали) протяженностью 6,5 км; Линия № 6 (ул. Ленина – Южное шоссе) общей протяженностью 14,2 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 и построено депо № 2 в автозаводском районе на 150 троллейбусов. Конечными пунктами троллейбусного движения в Автозаводском районе были развороты на КВЦ ВАЗа и в 7 квартале [7]. В 1968 году начал курсировать троллейбус № 5 (ул. Мира – КВЦ ВАЗа). На маршрут было выделено 22 троллейбуса ЗиУ-5, 7 водителей и 20 кондукторов [12].

С полномасштабным расширением троллейбусной и автобусной сети, проблема пассажирских перевозок в Автозаводском районе города Тольятти к началу 1970-х гг. стояла очень остро. В 1972 году выпуск троллейбусов на линию за 9 месяцев в среднем составил 90 единиц. По плану требовался выпуск в 100 машин. В сентябре 1972 года выпуск составил 80-84 машины. Население Автозаводского района росло, в год увеличивалось на 60 тысяч человек. Время развоза работников Волжского автозавода должно было составлять 30 минут [4, с. 57]. Наблюдалась проблема большой перегруженности троллейбусов на маршруте № 5 [3, с. 16]. Автобусных маршрутов, перевозящих пассажиров в Автозаводском районе было 8. Среди них: № 22 (ул. Банькина – Прессовый корпус «ВАЗ», открыт 20 января 1971 года); № 6 (Завод СК – ул. Юбилейная); № 23 (Завод СК – Прессовый корпус «ВАЗ»). 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. Данную систему организации пассажирских перевозок ввели с привлечением Ленинградского филиала НИИАТ [4, с. 57]. Это позволило разгрузить заводские маршруты [2, с. 76]. В 1972 году среднегодовое количество автобусов увеличилось на 50%. При среднемесячной численности работающих на 50 тысяч человек, убытки от автобусных перевозок составили практически 5 млн. рублей. Перевозка одного рабочего приходилось заводу в среднем 8 рублей в месяц.

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 [2, с. 84].

4 апреля 1972 года было создано новое подразделение троллейбусного управления – депо № 2. Были приняты 25 новых 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% [6]. В 1975 году, в Автозаводском районе города Тольятти были открыты кольцевые троллейбусные маршруты №№ 12, 13, 14 (7 квартал – 7 квартал). В троллейбусные парки стали поступать новые машины ЗиУ–9 [11]. 27 марта 1975 года, был открыт троллейбусный маршрут № 11 (7 квартал – КВЦ), на линии которого, работали 20–25 троллейбусов с 6:25 утра до 0:00 ночи [8].

Для разгрузки ТПАТК и его филиалов в Автозаводском районе, из состава филиалов было выделено самостоятельное предприятие – «Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие № 1» (ТПАТП–1). 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, Икарус–260 и Икарус–280). К концу 1975 года парк АТП–1 насчитывал 400 автобусов [2, с. 112]. В 1978 был создан специальный маршрут № 26 «Медик», который доставлял сотрудников городской больницы № 5 на работу. Для данного маршрута был выделен один автобус Икарус–260. Автобус ходил в 7:30 утра и 16:00 вечера. Несмотря на то, что маршрут был специальным, им пользовались все желающие. Что привело к сильной загруженности специального маршрута. И в 1985 году он был отменен [2, с. 128].

В 1979 году, для улучшения перевозок пассажиров из Автозаводского района, на речной вокзал, начал курсировать троллейбус № 19 (7 квартал – Речной вокзал). В 1981 году был открыт кольцевой троллейбусный маршрут № 20 (7 квартал – приморский бульвар – 7 квартал) [3, с. 28].

В 1982 году был открыт автобусный маршрут №20 (Западная – Западня) общей протяженностью 20,4 км. на котором, в 1982 – 1986 гг. эксплуатировались 14 автобусов ЛиАЗ-677 [5].

С февраля 1984 года начал свою работу «Пассажирское автотранспортное предприятие № 3» (ТПАТП №3), который обслуживал маршруты Комсомольского и Центрального района. Это привело к сокращению количества автобусов на маршрутах, связывающие Центральный и Автозаводский районы с ВАЗ. В 1984 – 1986 гг. наблюдалась проблема перегрузки в работе общественного транспорта в городе. 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 [2, с. 135].

В 1986 году в эксплуатацию была введена тяговая подстанция № 17 в Автозаводском районе. Это позволило открыть еще один заводской маршрут № 15 (7 квартал – КВЦ) [3, с. 38]. 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 [13].

В 1990 году открыто движение по автобусным марш-

рутам № 37 (Восточная – КВЦ) и № 38 (Восточная – ПТО). 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 затрат. Число пассажиров, пользующихся месячными про-

ездными билетами, по сравнению с 1989 годом, увеличилось в 8 раз [9].

Таким образом, автобусные и троллейбусные перевозки в Автозаводском районе города Тольятти, с 1966 по 1991 годы сыграли ключевую роль в развитии транспортной инфраструктуры, и соответствовали всем требованиям и задачам, поставленным перед советским государством.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Безгина О.А., Кабытов П.С. Феномен города Ставрополь-Тольятти: типичное и особенное // В сборнике: Новые промышленные города: эволюция и этапы развития со второй половины XX века до наших дней. сборник материалов. — Тольятти: 2024. С. 9.
2. Дела и люди. Пассажирский транспорт Тольятти / [Авт. коллектив]; Под. ред. Овсянников В.А.— Тольятти: 2000. — 157 с.
3. Жила Г.П. По городу идёт троллейбус. — Тольятти: 1995. — 56 с.
4. Павлухина Г.М. «Владимир Беляков, только вперёд!». — Тольятти: 2014. — 216 с.
5. Паспорт городского автобусного маршрута № 20 от 01.06.1986 г // Архив службы эксплуатации Муниципального предприятия «Тольяттинское пассажирское автотранспортное предприятие №3» (МП ТПАТП №3). Л. 1–5
6. Решение № 1/2 от 24.12.1972. О 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. 269. Л. 3
7. Решение № 103 от 07.09.1967. Об изменениях в разработке 2-й очереди строительства троллейбусного транспорта: Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 382. Л. 98
8. 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
9. 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
10. Решение № 2 от 21.02.1966. О ходе строительства троллейбусного транспорта: Исполнительный комитет Тольяттинского совета депутатов трудящихся Куйбышевской области. // Тольяттинский городской архив (ТГА). Ф. Р-94. Оп. 1. Д. 166. Л. 208
11. 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
12. 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.
13. ТТУ: Самый душевный транспорт. // Паллада — Консультант. 2011. №12. С. 4

© Толмачев Виталий Владимирович (v.1415@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»