

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ ՅՈԹՆԱՄՅԱԿՈՒՄ (1959—1965 թթ.)

Յոթնամյակում արդյունաբերության հետ միասին արագ թափով զարգացան Երևանի, Լենինականի, Կիրովականի ու մյուս քաղաքների տնտեսությունները, այդ թվում նաև քաղաքային մասսայական տրանսպորտը։ Յոթնամյակի ընթացքում Երևանում և հանրապետության մյուս քաղաքներում առաջացան խիտ բնակեցված մի շարք արդյունաբերական շրջաններ ու թաղամասեր, որոնց սպասարկումը դրված է քաղաքային տրանսպորտի կոլեկտիվների վրա։ Քաղաքների, մասնավորապես Երևանի, աճը շատ արագ տեմպերով ընթացավ. իսկ մասսայական տրանսպորտի երթուղիների բացումը ու շարժական կազմի համալրումը բավական էտ մնացին։ Քաղաքի բնակչության փոխադրման գործում առաջացել էր անհամաչափություն։ Օրջոնիկիձևի, Շահումյանի, 26 կոմիսարների շրջանների բնակչության զգալի մասը դուրս էր մնացել էլեկտրատրանսպորտի սպասարկումից։ Կուսակցության քաղաքային կոմիտեն, բաղադրյալին սուվետի գործկոմը, ՀԿԿ շրջանային կոմիտեները և շրջսովետները գործկոմները ձեռնամուխ ևզան բարելավելու բնակչության սպասարկումը էլեկտրական տրանսպորտի միջոցներով։ Այդ ուղղությամբ 1959 թ. ձևակերպված միջոցառումները ընթացան նոր-Արևշի գծի, բարձրաին ենթակայանի կառուցման, տրոլեյբուսի ղևպոյի ավարտման, մեծ թվով շարժական նոր կազմ ձևաք բերելու և այլ միջոցառումների ուղղությամբ, որի համար միայն 1959 թ. պետության կողմից հատկացվել ու ներդրվել է 4 միլիոն 568 հազար ռուբլի (հին դրամով)¹։ Երթևեկության ծառայության կոլեկտիվի աշխատանքները հկունացնելու համար կազմակերպվեց սեկետրային կապը, կառուցվեց Արաբկիրի շրջադարձային օղակը՝ փակուղու հետ միասին։ Որոշ աշխատանքներ կատարվեցին վերջին կայանների սպասարանների կառուցման ուղղությամբ, որը դրական նշանակություն ունեցավ ոչ միայն էլեկտրատրանսպորտի կոլեկտիվի, այլև ուղևորների համար։ Յոթնամյակի ընթացքում Երևանի բարեկարգման համար կատարվեցին հսկայական աշխատանքներ, կառուցվեցին տասնյակ փողոցներ և պողոտաներ, իսկ հին փողոցները բարեկարգվեցին, կազմակերպվեց էլեկտրական տրանսպորտի երթևեկություն։ Քաղաքի յուրաքանչյուր փողոցի բարեկարգումը որոշ չափով կապված էր նաև մասսայական տրանսպորտի միջոցների օգտագործման հետ, որը նպաստեց քաղաքի բնակչության փոխադրման գործը ավելի հաջող կազմակերպելուն։ Երևանի բարեկարգման աշխատանքներից հիմնականը Լենինի պողոտայից տրամվայի գծի հանելն էր, որը թեև զգալի նյութական վնաս հասցրեց տրամվայի տնտեսությանը, սա-

1 Տե՛ս Երևանի տրամվայի-տրոլեյբուսի վարչության (ՏՏՎ) արխիվ, 1959 թ. հաշվեկշիռ։

կայն քաղաքի բարեկարգման ընդհանուր աշխատանքներում ունեցավ դրական նշանակություն:

Տրամվայի վարչության կոլեկտիվը 1959 թ. ձեռք բերեց բարձր ցուցանիշներ՝ փոխադրեց 59 միլիոն 290 հազար ուղևոր, իսկ շահագործումից ստացված եկամուտները կազմեցին 18 միլիոն 143 հազար ռուբլի (հին դրամով)²: Լավագույն ցուցանիշների համար կոլեկտիվը արժանացավ խրախուսանքների, սոցիալիստական մրցության մեջ մի քանի անգամ հաղթող դուրս եկավ և շահեց Երևանի քաղաքային սովետի և տեղական արդյունաբերության ու կոմունալ տնտեսության աշխատողների արհմիության հանրապետական կոմիտեի փոխանցիկ գրոշը³: 1959 թ. երկրորդ եռամսյակում բարելավվեց ազգաբնակչության փոխադրման ու կուլտուրական սպասարկման գործը, ինչպես նաև ապահովվեց պետական ֆինանսական պլանների կատարումը, տրվեց 434,0 հազար ռուբլի արտապլանային եկամուտ: Զեռք բերած այդ հաջողությունների համար Երևանի քաղսովետի գործկոմը և արհմիության հանրապետական կոմիտեն իրենց 1959 թ. հուլիսի 31-ի համատեղ նիստում ամփոփելով կոմունալ ձեռնարկությունների սոցիալիստական մրցության երկրորդ եռամսյակի արդյունքները, հաղթող ճանաչեցին վարչության կոլեկտիվին, հանձնելով նրան փոխանցիկ գրոշ և առաջին կարգի պարգև⁴:

1959 թ. երկրորդ և երրորդ եռամսյակներում տեխնիկա-տնտեսական բարձր ցուցանիշներ ձեռք բերելու համար կոլեկտիվի 994 աշխատողներ արժանացան դրամական պարգևներին՝

Վազոնա-վերանորոգման արհեստանոցի արտադրական հրապարակները չէին կատարում գրաֆիկով նախատեսված բոլոր տեսակի նորոգումները, որի համար որոշ գնացքների նորոգումները կատարվում էին ստուգման ղեկույնի կոլեկտիվի կողմից⁵:

Ստուգման ղեկույնի կոլեկտիվից ետ չէր մնում նաև տրամվայի երթևեկության կոլեկտիվը, որը ամենախոշորն էր վարչությունում և որոշակի ազդեցություն էր թողնում ընդհանուր տեխնիկա-տնտեսական ցուցանիշների վրա:

ՀԿԿ Օրջոնիկիձեի շրջկոմը և շրջսովետի գործադիր կոմիտեն արդյունաբերական, տրանսպորտային և շինարարական մի շարք հիմնարկ-ձեռնարկությունների քանվոր-ծառայողների փոխադրման գործը բարելավելու նպատակով Բարվի խճուղու տրամվայի գծի կառուցման նախաձեռնությունը վերցրեցին իրենց ձեռքը: Երևան քաղաքի զարգացման 1960 թ. պլանում չէր նախատեսված Բարվի խճուղու տրամվայի գծի կառուցումը: ՀԿԿ Օրջոնիկիձեի շրջկոմի բյուրոն բնեց այդ գծի կառուցման հարցը և պարտավորեցրեց շրջանի հիմնարկ-ձեռնարկություններին ու հասարակական կազմակերպություններին՝ ակտիվ մասնակցություն ցույց տալ տրամվայի գծի կառուցման աշխատանքներին: Գծի կառուցման ամբողջ ծանրությունը ընկած էր Անդրկովկասյան երկաթուղու Երևանի բաժանմունքի վրա: Ռելսերի, շպայների ձեռք բերման ու նրանց տեղադրման աշխատանքները կատարեցին երկաթուղայինները: Գծի կառուցումը նախատեսված ժամկետում ապահովելու և շահագործման հանձնե-

² Տե՛ս ՏՏՎ արխիվ, գործ 2271, թերթ 8:

³ Նույն տեղում, թերթ 16:

⁴ Տե՛ս Երևանի ՏՏՎ արխիվ, գործ N° 2271, թերթ 28:

⁵ Նույն տեղում:

⁶ Տե՛ս Երևանի ՏՏՎ արխիվ, գործ 2259, թերթ 18:

լու համար մոբիլիզացված էր ինչպես շրջկոմի, այնպես էլ գործկոմի աշխատողների մեծ մասը: Օրջոնիկիձեի շրջանի աշխատավորության ակտիվ մասնակցությամբ Բաքվի խճուղու տրամվայի գիծը շահագործման հանձնվեց կարճ ժամկետում: Բացի դրանից, պետության կողմից 1960 թ. բավական կապիտալ ներդրումներ կատարվեցին էլեկտրատրանսպորտի արտադրամասերի ու դեպոնների աշխատանքները բարելավելու համար: Այդ միջոցների մի մասը ծախսվեց շարժական կազմի քանակը ավելացնելու, իսկ մյուս մասը՝ չավարտված օբյեկտների աշխատանքներն ավարտելու և դրանք շահագործման հանձնելու, ինչպես նաև բանվոր-ծառայողների կուլտուր-կենցաղային պայմանները բարելավելու համար: Կապիտալ ներդրումների ընդհանուր ծավալը կազմեց 135,0 հազար ռուբլի⁷: Բացի դրանից, ՍՍՀՄ Մինիստրների սովետի ռեզերվ-ֆոնդից հատկացվեց ևս 900,0 հազար ռուբլի:

Կապիտալ ներդրումների պլանը կատարվեց 96,1 տոկոսով, իսկ ֆինանսավորումը օգտագործվեց 94,2 տոկոսով: Հաշվետու տարում կապիտալ ներդրումների հաշվին ձեռք բերվեցին տրամվայի 10 վագոններ, 8 տրոլեյբուսներ և զանազան տեսակի սարքավորումներ: Ընթացիկ տարում կառուցվեց Սոավյան փողոցի տրամվայի գիծը, մոնտաժվեց Լենինի պողոտայի տրոլեյբուսի գիծը՝ սկսած Կարմիր բանակի փողոցից մինչև 26 կոմիսարների փողոցը, Ղուկասյան և Պուշկինի փողոցներում վերակառուցվեց կոնտակտային ջանցը⁸, շարունակվեցին տրոլեյբուսի դեպոյի, Նոր Արեշի ենթակայանի շինարարական աշխատանքները: Սկսվեց տրամվայի գծի կառուցումը Կոմիտասի փողոցից դեպի Զեյթուն ավանը: Արտալիմիտային ներդրումների հաշվին 1960 թ. կատարվեցին հետևյալ աշխատանքները՝ սկսվեցին տրամվայի № 1 պարկի վերակառուցման, Շահումյանի տրամվայի № 3 պարկի տերիտորիայի իրացման աշխատանքները, իսկ էներգատնտեսության կոլեկտիվը մոնտաժեց № 3 շարժական ենթակայանը:

ՀԿԿ Կենտկոմի նախաձեռնությամբ 1961 թ. հունվարի 5-ին հրավիրվեց մայրաքաղաքի բոլոր տեսակի մարդատար տրանսպորտի աշխատողների ընդլայնված խորհրդակցություն, որին մասնակցում էին նաև քաղաքի խոշոր արդյունաբերական ձեռնարկությունների ներկայացուցիչները: Խորհրդակցությունում քաղաքային էլեկտրական տրանսպորտի աշխատանքների մասին զեկուցումով հանդես եկավ քաղսովետի գործկոմի նախագահ Ս. Վարդանյանը: Խորհրդակցությունում բացահայտվեցին մի շարք լուրջ թերություններ, ինչպիսիք մասսայական տրանսպորտի կոլեկտիվների աշխատանքներում, այնպես էլ նյութատեխնիկական մատակարարման ուղղությամբ:

ՀՍՀՄ Մինիստրների սովետի հատուկ կարգադրությամբ մի շարք պրակտիկ միջոցառումներ ձեռնարկվեցին՝ բարելավելու Խրեանի քաղաքային մասսայական տրանսպորտի աշխատանքները: Խրեանի քաղաքային սովետի գործկոմին հանձնարարվեց արագացնել Շահումյանի տրամվայի № 2 պարկի և տրոլեյբուսի պարկի արհեստանոցների կառուցման աշխատանքները: Միջոցառումներ ձեռնարկվեցին բարելավելու քաղաքային մասսայական տրանսպորտի նյութատեխնիկական մատակարարման գործը: Այդ նպատակով հանձնարարվեց Հավական ՍՍՀ պետպլանին և քաղսովետի գործկոմին կարգավորելու ֆի-

⁷ Տե՛ս Նրեանի ՏՏՎ արխիվ, պորժ 2276, թերթ 46:

⁸ Նույն տեղում, թերթ 56:

⁹ Նույն տեղում, պորժ 2277, թերթ 13:

նանսավորման հարցը: Ցուցում տրվեց ՀՍՍՀ ժողտնտխորհին տրամվայի և տրոլեյբուսի համար պահեստային մասերի արտադրությունը Հայաստանի արդյունաբերական ձեռնարկություններում կազմակերպելու համար: Միջոցառումներ ձեռնարկվեցին արագացնելու ավտոբուսային պարկերի կառուցման գործը: Պահանջվեց ՀՍՍՀ շինարարության մինիստրությունից՝ պլանով նախատեսված սահմաններում ավարտել պարկերի շինարարական աշխատանքները: Քաղաքային մասսայական տրանսպորտի նյութատեխնիկական մատակարարման գործը հիմնովին բարելավելու նպատակով ՀՍՍՀ Մինիստրների սովետի մեքենաների վաճառքի գլխավոր վարչությանը հանձնարարեց քաղաքային մարդատար տրանսպորտի նյութատեխնիկական մատակարարումը ապահովել առաջին հերթին:

Յոթնամյակի ընթացքում Զեյթուն կոչվող թաղամասը դարձավ մայրաքաղաքի խիտ բնակեցված թաղամասերից մեկը: Այնտեղ կառուցվեցին հարյուրավոր բնակելի շենքեր: Սակայն բնակչության փոխադրումը կատարվում էր միայն ավտոբուսների միջոցով, որի սակավության պատճառով չէր ապահովվում բնակչության պահանջները: Այդ պատճառով էլ տրամվայի գիծը Արաբկիրից շարունակվեց մինչև Զեյթուն: Զեյթունի տրամվայի գծաասի շահագործման հանձնելուց հետո տրամվայի գծերի երկարությունը հասավ 76,9 կմ, որից 4,9 կիլոմետրը տվյալ հատվածումն էր¹⁰:

ՀԿԿ Երևանի քաղաքային կոմիտեն յոթնամյակի վերջին տարիների ընթացքում մի քանի անգամ անդրադարձել է քաղաքային մարդատար տրանսպորտի աշխատանքներին և պրակտիկ օգնություն է ցույց տվել կոլեկտիվի աշխատանքներում տեղ գտած թերությունները վերացնելու համար: Քաղաքային կոմիտեն հատուկ ուշադրություն դարձրեց շարժակազմի համար անհրաժեշտ պահեստային մասեր արտադրելու հարցին:

Մայրաքաղաքի ազգաբնակչության փոխադրման պահանջները բարելավելու հարցը դարձել էր կարևորագույն խնդիրներից մեկը: Սակայն ձեռնարկված բոլոր միջոցառումները չէին կարող որոշակի բարեփոխում մտցնել էլեկտրական տրանսպորտի աշխատանքներում, եթե արագ կարգով չկառուցվեին Պիոներական և Պոռչյան փողոցների տրամվայի գծերը: Այդ երթուղիների կարևոր նշանակությունը կայանում է նրանում, որ ոչ միայն Շահումյան, Արաբկիր և Զեյթուն թաղամասերը ավելի կարճ ճանապարհով կապվում են գործարանային թաղամասի հետ, այլև մեծ դեր են խաղում: Լրթեկության ուղիով աշխատանքներն ապահովելու համար: Պիոներական-Պոռչյան փողոցներում տրամվայի գծի կառուցումը և այն Կարմիր բանակի և Բարեկամության փողոցների երթուղիների հետ միացնելը կարևոր խթան հանդիսացան տրամվայ-տրոլեյբուսի վարչության աշխատանքները բարելավելու գործին: Պիոներական-Պոռչյան փողոցներում տրամվայի գծի կառուցումը կապված էր որոշակի դժվարությունների հետ: Նախ՝ իսկական իմաստով փողոց գոյություն չունեի: Անհրաժեշտ էր նոր փողոցի տերիտորիայում քանդել 100-ից ավելի սեփական տներ և նրանց բնակիչներին ապահովել նոր բնակարաններով: Բացի այդ, պետք է քանդվեր բազալտի բարսիշերտից բաղկացած մի հսկայական տարածություն: Այդ աշխատանքներն արագ կարգով կատարելու համար ՀԿԿ Երևանի քաղաքային կոմիտեն և քաղսովետի գործադիր կոմիտեն ամբողջ

10 Տե՛ս ՀԿԿ Երևանի քաղկոմի ընթացիկ արխիվ:

զծամասի հատվածը բաժանեցին Երևանի 5 շրջանների միջև, Փողոցների և տրամվայի գծի կառուցման աշխատանքներն ընթանում էին ինչպես ցերեկը, այնպես էլ գիշերը:

Իրա շնորհիվ ընդամենը մի քանի ամսվա ընթացքում շահագործման հանձնվեց Պիոներական-Պոռչյան փողոցների տրամվայի գծամասը, որով և Երևան քաղաքը ստացավ մեկ նոր բարեկարգված փողոց ևս իր բոլոր կոմունալ հարմարություններով: Պիոներական-Պոռչյան գծամասի շահագործման հանձնելուց հետո տրամվայի գծի երկարությունը հասավ ավելի քան 88 կիլոմետրի¹¹:

Քաղաքի բարեկարգման կապակցությամբ Ալավերդյան փողոցի տրամվայի գիծը հանվեց և փոխադրվեց հանջյան նորակառույց փողոցը:

Յոթմանյակում լուրջ հաջողություններ ձեռք բերեց նաև տրոլեյբուսային տրանսպորտը: Քաղաքի տրոլեյբուսները 1959 թ. փոխադրեցին 38 միլիոն 50 հազար ուղևոր, կամ 1958 թ. համեմատությամբ՝ 3 միլիոն 478 հազար ուղևորով ավելի¹²: Շահագործումից ստացված եկամուտները կազմեցին 15 միլիոն 220 հազար ռուբլի, կամ 1958 թ. համեմատությամբ՝ մեկ միլիոն 947 հազար ռուբլով ավելի¹³:

1959 թ. տրոլեյբուսային տնտեսության եկամուտը կազմեց 15 միլիոն 220 հազար ռուբլի, իսկ տրամվայինը՝ 18 միլիոն 143 հազար ռուբլի: Հետևելով Միության մյուս քաղաքների առաջավոր փորձին, Երևանի տրոլեյբուսների մի մասը սկսած 1959 թ. անցավ առանց տոմսավաճառի աշխատանքի:

Տրոլեյբուսային տնտեսության գծով 1960 թ. կատարվեցին մի շարք մոնտաժային աշխատանքներ: Լենինի պողոտայի վերակառուցման կապակցությամբ փոխվեց նաև տրոլեյբուսի կոնտակտային ցանցը՝ սկսած Մարքսի փողոցից, Կարմիր բանակի փողոցով, մինչև 26 կոմիսարների, Ղուկասյան, Պուշկինի փողոցները:

1960 թ. Մոսկվայի տրոլեյբուսների վերանորոգման գործարանում վերանորոգվեցին և Երևան ուղարկվեցին շարքից դուրս եկած 14 տրոլեյբուսներ¹⁴: Տարբեր քաղաքներից օգնության կարգով ձեռք բերվեցին մեծ քանակությամբ տահեստային մասեր: Ձեռնարկված միջոցառումների շնորհիվ որոշ չափով բարելավվեց մեքենաների տեխնիկական վիճակը:

Խնայողության ուժիմի ճիշտ կիրառման և բոլոր տեսակի ներքին ու օբյեկտների օգտագործման շնորհիվ կոլեկտիվը կարողացավ տրամվայի հնացած պագոնների կյանքը մի քանի տասնյակ տարով ավելացնել: 1961 թ. տրոլեյբուսների միջոցով փոխադրվել է 38 միլիոն 119 հազար ուղևոր¹⁵: Վերջին մի քանի տարվա ընթացքում տրոլեյբուսի պարկը ստացավ հարյուրից ավելի նոր տրոլեյբուսներ: Կարգավորվեց նրա նորոգման բաղան, ընդլայնվեց պահեստային մասերի արտագործվածները: Մի շարք երթուղիներ անցան առանց տոմսավաճառների աշխատանքի: Տրոլեյբուսների մեծամասնությունը ռադիոֆիկացվեց: Պլանից դուրս ձեռք բերվեցին տասնյակ տրամվայի վագոններ ու տրոլեյբուսներ: Ընդհանուր առմամբ 1963 թ. ընթացքում ստացվեց տրամվայի

11 Տե՛ս Երևանի ՏՏՎ արխիվ, գործ 2282, թերթ 14:

12 Նույն տեղում, 1958 թվականի շահագործման կոնյուկտուրա:

13 Նույն տեղում:

14 Տե՛ս Երևանի ՏՏՎ, գործ 42, թերթ 23:

15 Տե՛ս Երևանի ՏՏՎ, գործ 2281, թերթ 4—6:

89 վազոն¹⁶։ Գնացուցիչների և արհեստանոցների կարիքները ապահովելու նպատակով ձևոր բերվեցին մեծ քանակությամբ տարբեր տեսակի հաստոցներ ու սարքավորումներ։ Միայն տրոլեյբուսի պարկի կապիտալ նորոգման արհեստանոցի համար ՀՍՍՀ Մինիստրների սովետը հատկացրեց 50-ից ավելի տարբեր տեսակի հաստոցներ¹⁷։

Նշված ժամանակաշրջանում էլեկտրատրանսպորտի ծառայությունների կուլեկտիվները աճել էին ավելի քան 10 անգամ, իսկ տրանսպորտային շինությունները մնացել էին նույնը։ Վարչության բոլոր ծառայությունների, արտադրամասերի, գնացուցիչների և բաժինների աշխատանքները բարելավելու նպատակով ՀՍՍՀ Մինիստրների սովետի 1962 թ. հոկտեմբերի 25-ի կարգադրությամբ, նոյեմբերի 1-ից կազմակերպվեցին տրամվայի և տրոլեյբուսի ինքնուրույն տնտեսավարկային պարկեր¹⁸։ Իսկ վազոնավերանորոգման արհեստանոցը տնտ.աշխարկային էր դարձել դեռևս 1948 թ.։

Մայրաքաղաքի բնակչության կուլտուրական սպասարկման և էլեկտրատրանսպորտի զործունեության բարելավման գործում որոշակի աշխատանք են կատարում կանայք։ էլեկտրական տրանսպորտի հիմնադրման օրից մինչև այժմ՝ 33 տարիների ընթացքում, կանայք մեծ ավանդ են ներդրել էլեկտրական տրանսպորտի զարգացման, նրա տեխնիկա-տնտեսական ցուցանիշների կատարման ու զերևակատարման, ինչպես նաև մայրաքաղաքի ազգաբնակչության կուլտուրական սպասարկման գործում։ Երևանի տրամվայ-տրոլեյբուսի վարչության կուլեկտիվի 2800 աշխատողներից 1200-ը կանայք են, մեծ է կանանց թիվը նաև ավտոբուսային տրանսպորտում։

Յոթնամյակի տարիներին ավելի արագ թափով զարգացավ ավտոմոբիլային տրանսպորտը։

1960 թ. Հայաստանի 11 քաղաքներում կային ավտոբուսային տրանսպորտի միջոցներ՝ Երևանում, Լենինականում, Կիրովականում, Դիլիջանում, Ղափանում, Գորիսում, Ստեփանավանում, Հոկտեմբերյանում, Սևանում, Կալինինոյում և Ալավերդում։ Նշված 11 քաղաքներում ստեղծվել էին 58 երթուղիներ, որոնց երկարությունը հասնում էր 263 կիլոմետրի։ Այդ ժամանակաշրջանում Երևանում ստեղծվել էին 25, Լենինականում՝ 8, Կիրովականում՝ 9 երթուղիներ։ Երևանում, Լենինականում և Կիրովականում աշխատում էին 589 ավտոբուսներ, որից միայն Երևանում՝ 369։ Երևանի № 2 ավտոբուսային պարկի մի մասը աշխատում է միջքաղաքային և հանրապետությունից դուրս գտնվող երթուղիներում։

Ուղևորների փոխադրման ասպարեզում բավական աշխատանք է կատարել Երևանի ավտոբուսային № 1 պարկի կուլեկտիվը։ Պարկը սկզբնական շրջանում ուներ ընդամենը երկու երթուղի։ Առաջին երթուղին սպասարկում էր Աբովյան կայարանը, իսկ երկրորդը՝ Աբովյան պուրակից Լենինի պողոտայով դեպի գործարանային թաղամաս։ Հետագա տարիներին բացվեցին մի շարք նոր երթուղիներ։ Դրա հետ միասին որոշ աշխատանքներ տարվեցին տեխնիկական բազա ստեղծելու ուղղությամբ։ Պարկի համար հատկացվեց տեխտորիա, ստեղծվեցին արհեստանոցներ, կազմակերպվեց նյութատեխնիկական մատակարարման գործը։

¹⁶ Նույն տեղում, 1963 թվականի տարեկան հաշվետվություն։

¹⁷ Նույն տեղում, գործ 2286, թերթ 26։

¹⁸ Տե՛ս Երևանի ՏՏՎ արխիվ, գործ 62, թերթ 24։

Ծննդատեղանի հանգանակների տարիներին մայրաքաղաքի մերձակա շրջաններում առաջացան նոր թաղամասեր, որոնք աճելով ու զարգանալով դարձան քաղաքի անբաժան մասը: Դրանցից են Զարրախը, Զեյթունը, Նոր-Արեշը, Արարկիրը, Նորքը, Սարի թաղը, Աջափնյակը: Մայրաքաղաքի մեջ մտան նաև մի շարք ավաններ ու գյուղեր: Նշված թաղամասերի բնակչության փոխադրման հիմնական ծանրությունն ընկավ ավտոբուսային տրանսպորտի վրա: Դրա շնորհիվ զգալիորեն ավելացավ ավտոբուսից օգտվող ուղևորների թիվը:

Ծրանի № 1 ավտոբուսային պարկի ավտոբուսները 1959 թ. փոխադրեցին 29 միլիոն 846 հազար ուղևոր, իսկ 1960 թ.՝ 33 միլիոն 793,8 հազար¹⁹: Այսպիսով, միայն այդ պարկի գծով ուղևորների աճը մեկ տարվա ընթացքում կազմեց 3 միլիոն 947,8 հազար մարդ: 1963 թ. պլանով նախատեսվեց փոխադրել 45 միլիոն 201 հազար ուղևոր, որը 1962 թ. փաստացի փոխադրվածի դիմաց ավել է 11 միլիոն 213,4 հազարով: Նշված պլանները հաջողությամբ կատարելու համար կոլեկտիվում ծավալվեց սոցիալիստական լայն մրցություն: Պարկի կոլեկտիվը ոչ միայն կատարեց, այլև գերակատարեց պետական պլանը: Պլանով նախատեսվածի դիմաց կոլեկտիվը փոխադրեց 4 միլիոն 5² հազար ավել ուղևոր²⁰: Արտադրական բազայի բացակայության և տեխնիկական ցածր պատրաստականության հետևանքով կոլեկտիվը շկատարեց 1964—66 թթ. պլանները: Հաշվի առնելով ստեղծված դրությունը, ՀՍՍՀ ավտոմոբիլային տրանսպորտի մինիստրությունը պրակտիկ միջոցառումներ ձեռնարկեց պարկի արտադրական հրապարակները ավելացնելու համար: 1964 թ. սկսվեցին և 1966 թ. ավարտվեցին պարկի կառուցման աշխատանքները:

Սովետական իշխանության տարիներին լենինականում կատարվեցին հսկայական բարեկարգման աշխատանքներ: Քանդվեցին հին Ալեքսանդրապոլի կարճ ու նեղ փողոցները: Դրանց փոխարեն կառուցվեցին ու բարեկարգվեցին տասնյակ նոր փողոցներ ու պողոտաներ: Քաղաքի արդյունաբերության զարգացման շնորհիվ արագորեն աճեց նաև բնակչության թիվը: Քաղաքի շրջակայքում առաջացան տասնյակ հիմնարկ-ձեռնարկություններ, որոնց բանվոր-ծառայողների փոխադրման գործը կազմակերպելու համար անհրաժեշտություն առաջացավ ստեղծելու և զարգացնելու մասսայական տրանսպորտի միջոցներ:

1959 թ. քաղաքում աշխատում էր 74 ավտոբուս: Բացի ավտոբուսներից, բաղադրում գործում էին նաև մարդատար տաքսամոտորային մեքենաներ: 1960 թ. կազմակերպվեց քաղաքի ավտոբուս-տաքսամոտորային պարկը: Ինքնուրույն ավտոբուսային պարկի ստեղծումը կարևոր նշանակություն ունեցավ քաղաքի բնակչության սպասարկումը բարելավելու գործում: Պարկի ղեկավարությունը, կուսակցական ու արհմիութենական կազմակերպությունները որոշակի աշխատանքներ կատարեցին շարժական կազմի տեխնիկական դրությունը բարելավելու համար: Լայն աշխատանքներ ձեռնարկվեցին բնակչության սպասարկման կուլտուրան բարձրացնելու գործում: Կոլեկտիվի ըրրտնաչան աշխատանքի շնորհիվ տարեցտարի աճել են ուղևորների փոխադրման և մյուս տեխնիկատնտեսական ցուցանիշները: Ուղևորների փոխադրումը 1959 թ. համեմատությամբ 1965 թ. ավելացել է երեք միլիոն 631 հազարով:

19 ՏՃԿ ավտոբուսային № 1 պարկի ընթացիկ արխիվ, գործ 9, թ. 22:

20 Ծրանի ավտոբուսային № 1 պարկի ընթացիկ արխիվ, գործ 16, ԲԼԲԲ 15:

իսկ ուղևոր-կիրոմետրի ցուցանիշը այդ նույն ժամանակաշրջանում աճել է 25 միլիոն 427 հազարով: 1962 թ. սկսվեց և ավարտվեց լենինականի տրոլեյ-բուսի կառուցման աշխատանքների առաջին հերթը և նույնաբերին այն հանձնե-վեց շահագործման: 1966 թ. շահագործման հանձնվեց տրոլեյբուսի դեպոյի կառուցման առաջին հերթը: Շարունակվում են դեպոյի արհեստանոցի և մյուս շինարարական հրապարակների կառուցման աշխատանքները: Լենի-ականի տրոլեյբուսի պարկի հզորությունը փոքր է, այն դեռևս չի ընդգրկում քաղաքի բոլոր թաղամասերը:

Կիրովական քաղաք է դարձել սովետական իշխանության օրոք՝ 1924 թ.: Մինչև սովետական կարգերի հաստատումը Կիրովականի (Ղարաքիլիսայի) բնակչությունը չի անցել 4 հազար մարդուց: Հնգամյակների ընթացքում քաղա-քում կառուցվեցին բազմաթիվ նոր զործարաններ, ստեղծվեցին տրանսպոր-տի և շինարարական մի շարք կազմակերպություններ: Քաղաքի արդյունաբե-րական վերելքի հետ միասին աճեց նաև բնակչության թիվը: 1926 թ. մարդա-համարի տվյալներով քաղաքը ուներ 8640 բնակիչ, 1939 թ. 17607, 1959 թ. տվյալներով՝ 49423, իսկ յոթնամյակի վերջին քաղաքի բնակչությունը հասել էր 75868 բնակչի. Այսպիսով, Կիրովականի բնակչության աճը տարեցտարի ընթացքում է բավական բարձր թվերով: Արդյունաբերության ձեռնարկություն-ների, քաղաքի մյուս կազմակերպությունների ու բնակչության պահանջները բավարարելու նպատակով Հայաստանի կուսակցական ու սովետական օրգան-ները միջոցներ ձեռնարկեցին մասսայական տրանսպորտ ստեղծելու համար: 1948 թ. կազմակերպվեց առաջին ավտոգրասենյակը²¹, Հաջորդ տարիների ըն-թացքում բեռնատար պարկը ստացավ ավտոբուսներ և քաղաքում կազմակերպ-վեց ավտոբուսային երթևեկություն: 1958 թ. ստեղծվեց Կիրովականի ավտո-բուսային-տաքսամոտորային պարկը: Այդ պարկի ստեղծման ժամանակ քա-ղաքում աշխատում էին 59 ավտոբուսներ և 60-ից ավելի մարդատար տաքսի ավտոմեքենաներ: Կիրովականի ավտոբուսային տաքսամոտորային պարկը, սկսած 1960 թ., ավտոբուսային հաղորդակցություն է ստեղծել Ստեփանավանի, Սպիտակի, Դիլիջանի, Իջևանի և բազմաթիվ գյուղերի հետ²²:

Ի տարբերություն Երևանի և լենինականի, Կիրովական քաղաքը չունի էլեկտրական տրանսպորտի միջոցներ և բնակչության փոխադրումը կատար-վում է միայն ավտոբուսների միջոցով: Քաղաքի ժողովրդական տնտեսության ձյուղերի զարգացման ու բնակչության աճին համապատասխան զարգացավ նաև քաղաքային տրանսպորտը: 1958 թ. մինչև 1965 թվականը կրկնապատկվեց ավտոբուսների թիվը:

Ստպատերազմյան հնգամյակների տարիներին հանրապետությունում որոշ աշխատանքներ ձեռնարկվեցին նաև մյուս քաղաքների բնակչության փոխադրման գործը կարգավորելու համար: Այդ տարիներին ավտոբուսային երթևեկություն կազմակերպվեցին Ղափանում, Ալավերդում, էջմիածնում և այլ քաղաքներում:

Յոթնամյակի տարիներին բացի Երևանից, լենինականից ու Կիրովականից, լայն թափով զարգացավ նաև հանրապետության մյուս քաղաքների ավտոբու-սային տրանսպորտը: Այդ տարիներին մի շարք քաղաքներում բացվեց ավտո-

21 Կ. Կ ո ղ մ յ ա ն, Կիրովական, էջ 196:

22 Նույն տեղում:

բուսային երթևեկություն: 1960 թ. դրությամբ հանրապետության 11 քաղաքներում կային ավտոբուսների երթևեկություն, իսկ 1965 թվականին՝ նրանց թիվը համարյա կրկնապատկվեց, Ավտոբուսային երթևեկություն բացվեց Իջևվանում, Հրազդանում, Կամոյում, Քաջարանում, Զերմուկում, Աշտարակում, Սպիտակում, Սիսիանում: 1965 թ. հանրապետության 19 քաղաքներում օգտա-
 օգտավորվում էին ավտոբուսային տրանսպորտի միջոցներ: Քաղաքների ավտո-
 բուսային տրանսպորտի երթուղիների երկարությունը 1960 թ. համեմատու-
 թյամբ, 1965 թ. աճեց 2,6 անգամ, կամ 263 կմ դիմաց հասավ 629 կմ: Ցանցի
 ընդլայնման հետ միասին ավելացավ նաև ավտոբուսների քանակը, բարձրա-
 ցավ ուղևորների փոխադրման ցուցանիշը: Ավտոբուսների քանակը 800-ից հա-
 սավ 1694 միավորի:

Քաղաքային մարդատար տրանսպորտի միջոցների թվին են պատկանում նաև մարդատար տաքսամոտորային մեքենաները: Մարդատար տաքսիները չեն մտնում մասսայական փոխադրամիջոցների մեջ: սակայն նրանք էլ ունեն
 իրենց ուրույն դերը բնակչության կուլտուրական սպասարկման գործում: Հան-
 րապետության մարդատար տաքսամոտորային մեքենաների թիվը յոթնամյակի
 ընթացքում աճեց ավելի մեծ թվերով: Երևան քաղաքում գործում են երկու
 մարդատար տաքսամոտորային պարկեր, որոնց կուլեկտիվներն իրենց առջև
 դրված խնդիրների կատարման գործում ետ չեն մնում մասսայական տրանս-
 պորտի կուլեկտիվներից: Մարդատար տաքսամոտորային երթևեկություն են
 ստեղծված հանրապետության մյուս քաղաքներում և շրջաններում: Այժմ հան-
 րապետության քաղաքներում ու շրջաններում աշխատում են 1000-ից ավելի
 մարդատար տաքսի մեքենաներ:

Այսպիսով, Հայաստանի քաղաքային մարդատար տրանսպորտը յոթնամ-
 յակի ընթացքում զարգացավ բավական բարձր տեմպերով: Այդ տարիներին
 բացվեցին 100-ից ավելի նոր երթուղիներ, մի քանի անգամ աճեց շարժական
 կազմը և ուղևորների փոխադրման ցուցանիշը: