

**ТРАНСПОРТ ЛЫСЬВЫ**

**ПРОШЛОЕ и НАСТОЯЩЕЕ.....**

УЧИТЕЛЬ МОУСОШ №3

СПАСЕНОВА Е.Н.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	стр.2
Основная часть:	
<b>1.</b> Особенности географ. положения г. Лысьва.....	стр.3
<b>2.</b> Как все начиналось.....	стр.
<b>3.</b> Железнодорожный транспорт.....	стр.
<b>4.</b> Городской трамвай.....	стр.
<b>5.</b> Воздушный транспорт.....	стр.
<b>6.</b> Водный транспорт.....	стр.
<b>7.</b> Автобусы.....	стр.
<b>8.</b> Автомобильный.....	стр.
Заключение.....	стр.
Список литературы.....	стр.
Приложения.....	стр.

## ВВЕДЕНИЕ

Мы ежедневно пользуемся услугами городского транспорта. Но мало кто задумывается о том какую роль в истории края сыграл и продолжает играть транспорт. В своей работе я расскажу вам всё что нам удалось узнать в процессе исследования этого «двигателя» истории.

**Цель работы:** систематизировать разрозненные сведения о истории транспорта в Лысьве в единое целое.

**Задачи:** поиск интересных материалов и малоизвестных фактов связанных с историей развития транспорта в нашем городе, обобщение их.

**Актуальность** работы состоит в том, что в ней я не только привожу интересные факты и цифры из истории, но и предлагаю оригинальные решения транспортных проблем города.

**Новизна** работы заключается в том, что она представляет собой первое в истории нашего города собрание материалов об истории развития городского транспорта выполненное с учётом современных изменений в его структуре.

**Практическая направленность.** Работа может вызвать интерес у сотрудников музея, библиотек, учителей начальных и средних школ, работников транспортных предприятий.

Транспорт можно сравнить с артериями города. Но и они нуждаются в чистке и грамотном уходе.

## 1. Особенности географического положения города Лысьва

Лысьва — административный центр Лысьвенского муниципального района Пермского края. Географические координаты: 58 06 с.ш., 57 48 в.д., абсолютная высота - 160 м. над уровнем моря, на западном предгорье Среднего Урала. Площадь города — 26,4 кв.км., численность населения — 68,7 тыс. человек. Имеет статус городского поселения. Расположен на юго-востоке края в 206 км. к востоку от г. Перми, в непосредственной близости от автодороги краевого значения Кунгур — Соликамск, связывающей север и восток края с краевым центром. Через территорию района проходит железная дорога: Екатеринбург — Чусовой - Соликамск, соединяющей Горнозаводское направление с главной линией Свердловской железной дороги. Лысьвенский район имеет протяженность с севера на юг — 58 км., с запада на восток — 99 км. Граничит с районами: на северо — западе — Чусовским, на северо — востоке — Горнозаводский, на востоке — Свердловская область, на юге - Березовский, на западе — Кунгурский.



**сь....**

Место строительства в 1785 году Лысьвенского железоделательного завода по реке Чусовой на впадающей в неё по течению с левой стороны речке Лысьве, было выбрано не случайно: учитывалось удобное географическое и транспортное положение собственных дач княгини Варвары Александровны Шаховской, наследницы барона Строганова.

Хозяева будущего завода учли следующие факторы:

1. Возможность использования энергии падающей воды реки Лысьвы (при наличии плотины)
2. Близость неограниченных запасов топлива в виде дров, древесного и каменного угля (Обманковское месторождение угля)
3. Близость рудной базы
4. Близость реки Чусовой (40 верст), Камы и Волги. Возможность торговать готовой продукцией.

Горнозаводское производство требовало огромного количества руды, топлива, флюсов, камня и дров. Для перевозки грузов в лесах прорубались просеки и строились дороги, использовались и реки. Самые тяжёлые грузы старались перевозить зимой на санях, запряжённых 4-6 лошадьми.

Первые дороги прокладывали на восток от будущего завода по правому берегу реки Травянки к каменным карьерам, где добывали бутовый камень для строительства плотины. Одновременно прокладывали дорогу и на реку Поньш. Здесь разрабатывали карьер для добычи мелкозернистого кварцевого песчаника. Он был необходим для изготовления брусков предназначенных для выкладки распара доменных печей. Такие бруски приходилось привозить в Лысьву практически постоянно, так как печи выложенные ими могли работать в нормальном режиме от 6 до 18 месяцев. В качестве связующего компонента использовался известняк. Его добывали в полутора километрах от Лысьвы. Первоначально для изготовления огнеупорного кирпича привозили глину от деревни Пеньки, расположенной у села Кишерть Кунгурского уезда (160 верст от Лысьвы) и села Алтык Красноуфимского уезда (180 верст). Чугун выплавляли в домнах местоположение которых на протяжении десятилетий менялось. Неизменным было только то, что они всегда строились неподалёку от плотины. Трубы и горны выкладывали из огнеупорного камня, который привозили на санях за 20 вёрст с рек Вашкор и

Поныш, и кирпича, изготовленного из белой глины, добываемой возле села Кишерть.

Лысьвенский краевед И.И.Спехов, заставший в живых старых доменных мастеров, с их слов так описывал доменное действо: «Три или четыре человека погоня лошадей, шагали с ними рядом и аккуратнейшим образом перевозили в коробах от угольного отмёта к домне горючее - древесный уголь, с противоположной стороны два – три коноводчика гужом перевозили руду и флюс». Рудное сырьё привозили в Лысьву в специальных коробах установленных на санях. Короб напоминал огромную корзину, сплетённую из толстых черёмуховых веток. Добыча и перевоз руды продолжались до 1874 года.

Первоначально руду возили зимой по замёрзшим рекам Койве, Чусовой и Лысьве, но это оказалось очень невыгодным: из за большого расстояния велика была себестоимость пуда руды. Тогда от Лысьвы до рудников был проложен тракт, который до сих пор туристы и рыбаки называют Кусье-Александровским. Расстояние до Старо -Куртымского рудника составляло 36 вёрст, до Койво - Куртымского – 28 вёрст.

Для подзаводских крестьян существовали три повинности по перевозке грузов: весенняя, осенняя и зимняя. Весной возили чугун от Усть-Лысьвенской и Усть-Долгинской пристани в Лысьву, из завода в шитиках сплавали железо. Осенью выжигали уголь и били горновой камень. Зимой перевозили уголь, руду, дрова, известняк, и т.д.

С 1787 по 1874 год, т.е. за 87 лет было выплавлено около 7 миллионов пудов чугуна, примерно по 80 тысяч пудов в год. Для выделки железа привозили и готовый чугун из Кусье-Александровского и Бисерского заводов.

#### Доставка топлива

Для металлургического производства требовалось огромное количество топлива. Основным его видом долгое время оставались дрова и каменный уголь, подразделяющийся на еловый и берёзовый. Вырубка леса, выжиг угля, перевозка его в завод называлась куренной операцией.

В Лысьву древесный уголь везли по специальным санным дорогам, проложенным по водоразделам или долинам рек.

За каждую версту перевозчики получали 0,75 копеек с короба, а за погрузку и разгрузку – 2,25 коп. Пуд елового угля обходился заводу в 3,26 коп. , берёзового – в 3,03 коп.

Продовольствие для ремесленников и их семей подвозилось по Кунгурскому тракту из Кунгурской, Сосновской, Тазовской и других волостей.

Через село Кормовище Лысьвенцы имели выход на Гороблагодатский тракт, соединивший Лысьву с Нижним Тагилом. Оживленным был Кусьинский тракт, соединявший Лысьву с Кусье-Александровским заводом и Койва-Куртымскими рудниками. Это транспортная артерия была построена в 1840.

Готовую продукцию и продовольствие долго подвозили по реке Лысьве. Для этой цели в заводе действовала специальная мастерская для изготовления плоскодонных лодок-шитиков. На них металл сплавляли до Усть-Лысьвенской пристани на реке Чусовой. Затем груз переваливали на более крупные суда и везли до Левшинской пристани. Здесь снова металл перегружали и переправляли по Каме и Волге на ярмарку. Частая перевалка грузов была обременительной и неэффективной, поэтому в 1833 году стали строить новую грунтовую дорогу к Усть-Долгинской пристани на реке Чусовой, возведенной взамен Усть-Лысьвенской пристани. Новую дорогу называли «чугункой», поскольку по ней перевозили железо. Она пролегла через деревни Выломово и Калино. Длина дороги равнялась 25 верстам.

Перевозками занимались как заводские службы, для чего имелся специальный штат работников, так и многочисленные подрядчики. При заводе было несколько конных дворов.

В 1855 году начали сплавлять лес для заводских нужд по рекам, впадающим в реку Лысьву выше поселка. До этого времени дрова даже из Татарки возили на лошадях. Небольшие реки Сосновка, Бурсяк, Татарка «запирались» плотиной – этим создавался определенный запас воды в прудах, а потом спускали водяной вал, который и помогал заготовленным дровам преодолевать мелководье.

### **3. Железнодорожный транспорт.**

Уральский край по праву называют родиной железных дорог в России. Еще в 1834 г. тагильскими крепостными крестьянами Е. А. и М. Е. Черепановыми был изобретен и построен "пароходный делижанец" и чугунная дорога для него. Это изобретение послужило импульсом для железнодорожного строительства страны. И только в 70-е годы XIX в., когда железные дороги уже появились в центральных и северо-западных районах России, было развернуто железнодорожное строительство на Урале.

Необходимость строительства железной дороги было обусловлено событиями конца 19 века. Три десятилетия после отмены крепостного права были для лысьвенской металлургии временем балансирования между жизнью и смертью. Хозяйка завода В.П. Бутеро-Родали обращается с письмом к мастерам с предупреждением о возможном сокращении или прекращении действия завода вследствие убыточности производства. Напряженные поиски выхода из экономического тупика привели лысьвенских металлургов к закрытию в 1874 году доменного производства и переходу на изготовление листового кровельного железа.

В начале 70-х годов XIX века хозяева завода получили предложение от франко-бельгийской фирмы принять участие в строительстве Уральской горнозаводской железной дороги Пермь-Екатеринбург. Однако заводладельцы от предложения уклонились: мы, де, шитиками и подводами обойдёмся и без железной дороги. Между землевладельцами и заводчиками Строгановыми и Демидовыми, Абамелек-Лазаревыми и Всеволожскими развернулась нешуточная борьба: каждый стремился провести линию через свои владения. Петр Шувалов был уверен, что стальные пути и без того не минуют Лысьву. На предложение раскошелиться он ответил отказом и просчитался. В результате железная дорога, которая должна была пройти через Лысьвенский завод, у деревни Калино резко повернула на север. Казалось, что хозяева были правы, так как даже в 1890 году речными караванами на продажу было отправлено 390 420 пудов железа. На этом и разошлись.

В 1897 году на завод приехал Павел Петрович Шувалов.

На месте он оценил возможности металлургического производства и убедился в целесообразности его модернизации на основе современных технологий и оборудования.

П.П. Шувалов принимает решение о прокладке железнодорожной ветки, соединившей Лысьвенский завод с горнозаводской железной дорогой. Однако скоро стало ясно, что железнодорожная станция Лысьву, открытую в Калино от настоящей Лысьвы отделяло более 20 вёрст (21.2 км.). Это расстояние сводило на нет все преимущества железнодорожного транспорта; что, оказавшись в стороне от железнодорожной магистрали, администрация ставит под сомнение сам факт существования завода. С опозданием в 21 год заключается договор с Уральской железной дорогой и начинается строительство железнодорожной ветки Калино-Лысьва, но на сей раз уже полностью за счет заказчика. Павел Шувалов был вынужден согласиться на полное финансирование работ по прокладке железнодорожной ветки Калино-Лысьва. За былую «экономную экономику» пришлось платить вдвойне. декабря 1899 года на станцию «Лысьвенский завод» (ее еще называли «Новая Лысьва») (прил.№2,3) пришел первый грузовой поезд, а с 15 марта 1902 года началось пассажирское движение.

Станцию Лысьва открытую в Калино от настоящей Лысьвы отделяло более 20 вёрст (21.2 км.).

Соединение Лысьвы с Уральской горнозаводской линией позволило 2 июня 1900 года начать изыскательные работы по прокладке Западно-Уральской железной дороги, соединяющей станции Чусовская- Бердяуш. Строительство началось в 1912 году с отсыпки железнодорожного полотна, на котором впервые в строительной практике Лысьвы использовался паровой экскаватор.

**В 1913** году акционерным обществом Западно-Уральской железной дороги начато строительство линии от Чусовой через Лысьву до Бердяуша. Поскольку территория богата горными отрогами и косогорами, работа строителей значительно усложнилась. По протяженности (455 верст) и по сложности ландшафта она не намного уступала Горнозаводской. Здесь так же потребовалось прорезать выемки в сплошном граните и возводить 10-12 – саженные насыпи, строить мосты и водоотводные сооружения (общим числом 549), пробивать даже более длинный, чем на первой уральской магистрали, тоннель – 75 саженей.

Строилась Западно-Уральская дорога специально для того созданным акционерным обществом в 1913-1916 годах. Сооружением ее в основном завершилось формирование уральской сети железных дорог. **16 октября 1916 г.** на Западно-Уральской железной дороге, в том числе от станции Калино до станции Кузино, открыто правильное товарное и пассажирское движение. Но воспользоваться новой железной дорогой лысьвенцы долгое время не могли так как в годы гражданской войны «сшитые на живую нитку» дорога между Лысьвой и Илимом была основательно разрушена.

Значение железнодорожного транспорта для Лысьвенского завода было огромным, в далеко не лучшие для экономики страны годы, лысьвенцы перевозили таким образом миллионы пудов различных грузов и тысячи людей. В народе появилась шутка — присказка: « Поехали, в Калино города смотреть». В начале 20 века среди населения железная дорога воспринималась как настоящее чудо.

В числе основных привозимых грузов были дрова, уголь, руда, чугун и хлеб. Отправляли же главным образом кровельное железо и жечь. От Лысьвы до Перми по железной дороге 20 века можно было доехать за 3 часа, до Екатеринбургa за 15 часов.

В начале XX века на Лысьвенском заводе появилась своя узкоколейка, по которой бегали крикливые паровозы-«кукушки»( прил.№4). Они тянули за собой небольшие составы с древесным углём, рудой, известью и готовой продукцией. На заводе был создан и свой железнодорожный цех.

Однажды к начальнику железнодорожного цеха пришёл машинист паровоза Соболев. Он высказал недовольство в обеспечении паровозных бригад полушубками. Начальник цеха объяснил, что пока поправить дело не удастся, так как завод плохо обеспечивается спецодеждой. Соболев задумался над этим. «Нельзя ли поправить дело приведя в порядок старые полушубки?», - подумал он. Соболеву удалось подобрать такой состав, который легко отчищал овчину от сажи и масел, при этом шерсть опять становилась мягкой. Предложение машиниста поддержали. Вскоре паровозные бригады были обеспечены спецодеждой полностью.

Накануне первой мировой войны в промышленности Урала наблюдался некоторое оживление. Оно было связано с усилением железнодорожного строительства, с организацией новых акционерных обществ, банков, синдикатов.

Ряд предприятий, в том числе и Лысьвенский завод, были подвергнуты значительному техническому переоборудованию.

Железная дорога – жизненная артерия всякого современного предприятия и городского населения. По территории Лысьвенского района проходит железнодорожный путь, пересекающий границу Европы и Азии, что способствует связи города и края с территорией нашей огромной страны.

В пояснительной записке Генплана развития города 1929 года указывается на следующие факты: «В смысле железнодорожного транспорта - Лысьва обслуживалась Западно -Уральской железной дорогой. Предположений о примыкании новых линий или развития существующей станции железной дороги нет. т.к. движение поддерживается только от Калино до Лысьвы, за Лысьву поезда не ходят. Пассажирский вокзал расположен неудобно, т.к.подъезды к нему затруднительны».

В настоящее время мало, что изменилось. Через Лысьву проходит неэлектрифицированная железнодорожная ветка «Чусовская — Кузино». Один раз в день из Лысьвы отправляется пригородный поезд «Лысьва — Пермь». Кроме того, через станцию Лысьва ежедневно проходят пригородные поезда: «Чусовская — Кын», «Чусовская — Дружинино». Пригородным сообщением пользуются жители отдаленных населенных пунктов таких как: Невидимка, Кормовище, Кын, Рассоленко, любители рыбалки, грибники и охотники. До бывшего дома отдыха «Сокол» по железной дороге — 8 км. пути. Дорога связывает Пермский край и Свердловскую область. Первоначально это направление имело статус «сырьевого коридора», по которому вывозилась древесина и пиломатериалы. Со временем дорога утратила свое «сырьевое» значение и сохраняет роль стратегического пути, а также осуществляет торгово — экономические связи города и района с другими территориями.

На протяжении нескольких лет нет — нет да и возникает проблема закрытия движения поезда «Лысьва — Пермь». Город Лысьва расположен вдали от электрифицированных железнодорожных магистралей. Единственный поезд «Лысьва - Пермь» от ст. Лысьва до станции Калино Чусовского района 20 километров тянет тепловоз. В Калино пассажиры поезда вынуждены ждать по 30-40 минут, когда сменятся локомотивы. Этот поезд, тащивший состав туда и обратно почти по пять часов, давно не давал покоя железнодорожному начальству.

По неофициальной информации Пермская дирекция Свердловской железной дороги намерена отменить этот поезд. Как поведет себя ситуация в условиях экономического кризиса? История развития железнодорожного транспорта является неотъемлемой частью истории нашего края.

Зданию железнодорожной станции более ста лет оно вполне заслуживает статуса исторической достопримечательности города. ( прил.№2)

#### 4. Городской трамвай

В 1929 году как и сегодня стоял актуальный вопрос — каким быть городу в будущем? Инфраструктура города развита слабо. Внешних путей, связывающих город с сельскими хозяйствами ( которых было крайне мало) недостаточно. Только пути подвоза продуктов — дороги на Калино и деревню Соя. Внутригородской транспорт невелик и ограничивается развозом продуктов, дров и строительных материалов. Расстояние от жилья до завода не превышает полутора километров, поэтому жители города преимущественно ходят пешком. В 1929 году бутовым камнем покрыли всего две улицы Лысьвы — Революционную и Десятилетия Октября (улица Мира). Первая вела к железнодорожному вокзалу, на второй размещались важные учреждения и предприятия города (кооперативы, больница, клуб, городской парк) С прочими территориями Лысьва была связана двумя трактами: Сочинским (на Пермь) и Калининским.

16 сентября 1929 года состоялось заседание экспертной комиссии по рассмотрению основных положений проекта планировки города. В работе комиссии приняли участие академик А.В.Щусев, с докладом выступил профессор архитектуры В.Н. Семенов. В проекте большое внимание уделялось развитию городского транспорта. Генплан предусматривал перспективу строительства в Лысьве трёх трамвайных линий.

**Первая линия** должна была пройти от Ленинского посёлка к вокзалу, захватывая на своём пути: главный массив крупного строительства тех времён Ленинский посёлок, парк культуры, Дворец Труда, Главную городскую площадь, заводские конторы и проходные будки.

**Вторая линия** - перпендикулярная: трамвай должен был обслужить улицу Десятилетия ( до кирпичных заводов), городской сад, клуб Metallистов, главную площадь, заводские конторы, Заречье и главный базар.

В будущем планировалось построить **продольные магистрали** по берегам прудов и линию по улице Аптекарской. Для трамвайного и автобусного парка выделяли участок у железной дороги на Сахалине.

## **5. Воздушный транспорт**

Все на том же заседании Госплана было принято решение выделить место под строительство аэродрома выше Мыса, вне городской черты, где имеется достаточно ровной площади.

Великая Отечественная война внесла коррективы. Аэропорт был построен в 1947 году на горе Каланча в северной части города. Позже в 1948 году он был перенесён в район отворота дороги Лысьва – Пермь. Самолёты АН – 32 (прил.№5) совершали по два рейса в сутки в различных направлениях. Продолжительность полета из Лысьвы до Перми составляла около 2 часов. Осуществлялись обычные и срочные пассажирские рейсы. В период перестройки воздушное сообщение было упразднено из-за экономической нерентабельности, предприятие принадлежало Пермским авиалиниям. Сегодня аэродром находится в состоянии полного запущения, посадочная полоса изредка используется пожарными и санитарными службами.

## **6. Водный транспорт**

До войны водный транспорт находился в подчинении водного отдела городского коммунального хозяйства. Лысьва имела свой судоходный транспорт. Связь «Сокола» с Лысьвой осуществлялась не только с помощью гужевого и железнодорожного транспорта, но и двух прогулочных катеров: «Муравей» и «Отдых». Краевед Максаров Н.В. в своей книге «Лысьва» пишет: «Летом из города до «Сокола» ежедневно, по несколько раз ходят катера. В выходные дни, когда в район дома отдыха выезжают тысячи лысьвенцев они бывают особенно заполнены. В жаркие дни много людей на пруду. По зеркальной глади в разные концы снуют десятки моторных и весельных лодок, байдарок и шлюпок».

Для хозяйственных нужд использовалась отдельная моторная лодка. В Лысьве имелись баржи, выделенные в самостоятельное хозяйство.

В мае 1972 года по решению Исполкома с целью создания тишины на пруду движение моторных лодок было ограничено, а потом и вовсе запрещено.

## 7. Городской автобус.

Решить проблемы внутригородского транспорта должен был автобус, а не трамвай как предполагалось ранее. В 1935 году 16 октября произошло, по праву, историческое событие -открытие автобусного сообщения в нашем городе. Два 16- местных автобуса (прил.№6) были выпущены для Лысьвы на Горьковском автозаводе. Для одного автобуса установлен маршрут -от станции Лысьва до ул. Ленина с семью остановками. Для другого — от станции до городского парка с восемью остановками. В первые три дня автобусы перевезли 1050 человек.

В 1944 году появилось Лысьвенское автотранспортное предприятие (АТП).

С 1973 г. по 2006г. директором Лысьвенского автотранспортного предприятия был Матосян Тумас Оганесович (прил.№8)

В 1973 году в распоряжении АТП находилось 210 автобусов в том числе 80 единиц автобусов марок: ЗИЛ-158, ПАЗ-672, ЛИАЗ-677, ЛАЗ-695, ЛАЗ-698. С 1976 по 1990г.пригородных маршрутов стало больше, все населенные пункты, кроме дер. Рассоленко соединили с городом. Осуществляли рейсы до всех, 28 пригородных садов -(от 3-х до 12-ти) в сутки. На каждом направлении перемещалось до 380 человек в день. Был открыт маршрут до г. Перми ( в начале 3 рейса) Перед уходом с должности директора в 2006г.в парке АТП было 70 автобусов, которые обслуживали 7 городских и 8 пригородных маршрутов.

За 60-летнюю историю в городском транспорте многое, что изменилось: на порядок увеличилась нагрузка на автотранспорт, напряженность движения на дорогах, требования к качеству обслуживания. В начале 90 -х годов закрывается старый автовокзал, площадь Революции перестает быть площадкой для автобусов. Новый автовокзал был построен в 1991 году, около городского рынка, ориентируясь на большое количество приезжающих граждан.

Сейчас АТП(прил.№9) обслуживает как городские маршруты( №3,№5),так и пригородные: «Лысьва — Обманка», Лысьва — Чусовой». «Лысьва — Пермь» (прил.№10).. Автобусный парк включает в себя отечественные комфортабельные, недорогие в техобслуживании и мобильные «пазики» - наиболее оптимальный вариант для городских и внутрирайонных перевозок.

В летний садово — огородный период обслуживаются маршруты до коллективных садов, к сожалению, все чаще эти направления передаются в руки частных автопредприятий, что вызывает недовольство пожилых граждан города, а именно сокращением количества рейсов, замена удобных автобусов, микроавтобусами типа «газель».

На сегодняшний день в АТП работают 49 водителей, 27 кондукторов и 30 техников — механиков и обслуживающего персонала. Автобусный парк — 34 единицы. Директор АТП — Патласов А.Ю.

Маршруты: 1, 2, 4, 6, 14 (прил. №7) обслуживает Пермавтопредприятие «Формация» и.п. Варданян Андроник Гургенович.

Для дальних маршрутов есть техника посolidнее — новые корейские и китайские автобусы. Перевозкой пассажиров занимаются индивидуальные предприниматели. Например, маршрут Лысьва — Пермь (через Чусовой) осуществляет фирма «Пассажиртранс» рук. Введенских А.В.

Маршрут: Лысьва — Чайковский (и.п. Мокрушин С. А.), Лысьва — Подволошино (ОАО «Сельхозхимия») с. Березовка и т. д. Около 10 предпринимателей Лысьвы предлагают транспортный сервис для населения нашего города и района.

Для большего удобства население прибегает к услугам городского такси: быстро, удобно, недорого можно добраться в любую точку города и района. Более 12 фирм предлагают свои транспортные услуги, что снимает напряженность, особенно, в часы пик, но увеличивает нагрузку на центральные дороги города.

#### **Междугородные сообщения по автотанции г. Лысьва на 2009 год**

Лысьва - Пермь ч/з г. Чусовой      Лысьва - Пермь ч/з г. Кунгур

Лысьва - Чайковский                      Лысьва - Екатеринбург

Лысьва - Березники                      Лысьва - Соликамск

Лысьва - Кын                              Лысьва - Канабеки

Лысьва - Подволошино                      Лысьва - Поздынк

Лысьва - Березовка

## **Пригородные сообщения по автостанции г. Лысьва на 2009 год**

Лысьва - Матвеево

Лысьва - Кормовище

Лысьва - Невидимка

Лысьва - Обманка

Лысьва - Чусовой

Лысьва - Аитково

## **8. Автомобили**

Количество автомобилей в России достигло 38 миллионов. Лысьва находится на третьем месте в России по количеству личных авто на душу населения при численности до 100 тыс. человек. На учете в ГИБДД Лысьвы состоит почти 24 тысячи автомобилей, 350 автомобилей на 1000 жителей, примерно каждый третий житель города. Половина из них - легковые. И с каждым днем автомобильной техники в городе становится больше.

Напрашивается здравый вывод о необходимости уменьшить число машин на дорогах. К сожалению, в нашем обществе и с теми медленными темпами НТП это трудновыполнимо. Мы можем лишь попытаться ограничить их число путём введения новых законопроектов. В своём ставшем в конце 20 век бестселлере американский писатель Артур Хейли уже задумывался над решением этой проблемы. Он предлагал ввести определённый лимит машин на континенте не производя автомобилей свыше его. Но в современном мире это неосуществимо, так как при нынешнем политическом строе вызовет ущемление прав человека. Я предлагаю ввести в стране законопроект оставляющий право на владение автомобилем только семьям (а не индивидуальным лицам) имеющим детей. Это также послужит выходу страны из демографического кризиса.

Инфраструктура городских дворов не рассчитана на сегодняшний поток транспорта. Проезжая часть во дворах настолько узка, что на ней не разъедутся даже два автомобиля. Поэтому автомобилисты вынуждены заезжать на тротуары, газоны, приподъездные площадки, чтобы освободить

путь проезжающим автомобилям. Многие оставляют автомобили прямо на улицах или во дворах многоэтажек.

15

Можно возразить: «Пусть автовладельцы ставят авто в гаражи и на платные стоянки». Однако средняя суточная цена услуг парковки – 50 рублей. На весь Комсомольский поселок приходится всего одна автостоянка – у торгового центра «Алиса». В центральной части города автостоянок нет. Для жителей 5-го микрорайона есть две стоянки - на улице Коммунаров (ниже автостанции) и на проспекте Победы. Уже второй год строится третья - возле церкви. Все перечисленные стоянки никогда не пустуют!

Когда в городских дворах будут расширены дорожные проезды, когда возле домов появятся ночные стоянки, когда в Лысьве будут созданы новые многоэтажные крытые и доступные автостоянки, когда появятся многоэтажные дома с подземными гаражами, лишь тогда обвинения в адрес нерадивых автолюбителей будут оправданы.

Инфраструктурная сеть не соответствует требованиям времени и такому большому количеству автомобилей на дорогах города. Вот некоторые выдержки из программы социально-экономического развития Лысьвенского муниципального района на 2009-2011 годы, которые относятся к разделу «Создание условий для комфортного проживания граждан»:

### **Благоустройство территории проживания.**

**3.1.5.** Для создания комфортного проживания в городской и сельской местности необходимо - благоустройство городских и сельских улиц и дворовых территорий.

**3.3.** Развитие жилищно-коммунального хозяйства:  
перспективный план благоустройства придомовой территории «Мой двор».

Если городская власть действительно хочет создать условия для комфортного проживания граждан, то расширение придомовых дорог и обустройство мест для парковок - первое и необходимое мероприятие. В будущем, в городе появится пятиэтажный жилой дом на проспекте Победы, 22-а, десятиэтажный дом на ул. Чапаева, д.11, девятиэтажный дом на

проспекте Победы, 25/2 и пятиэтажный дом на улице Садовой. Остаётся надеяться, что во дворах этих домов будут широкие проезды с карманами для парковки машин, а также комфортные и безопасные стоянки.

16

Растёт число автомобилей на дорогах Лысьвы. И как следствие этого возрастает и уровень загрязнения окружающей среды. Кроме того загазованный воздух ухудшает общий уровень здоровья и продолжительность жизни горожан, становится причиной осложнений дыхательных путей (астмы).





### Список литературы.

1. Карякин А.А. «Лысьва». Лысьва,1997г.
2. Максаров Н.В.
3. Парфенов Н.М. «Очерки краеведа». Лысьва,1998г.
- 4.«Судьба по имени Лысьва». Екатеринбург,1998г.
- 5 «Искра» 25 ноября 2000.
6. «Искра» 7 июня 2008г.
- 7.»Искра» 4 августа 2007г.
8. « Местожительство — Лысьвенский район» 24 октября 2007г.
9. « Местожительство — Лысьвенский район» 27 октября 2008г.

### Источники:

1. Материалы Городскоо архива
2. Интервью Матосяна
3. Интернетресурс. История Российской железной дороги