

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ИНСТИТУТ СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНЫХ НАУК
Кафедра отечественной истории

Заведующий кафедрой
канд. ист. наук, доцент
А.Н. Сорокин

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
бакалаврская работа

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ТЮМЕНИ
В КОНЦЕ 1960–ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1980-х гг. КАК ТЕМАТИЧЕСКАЯ
ОСНОВА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ШКОЛЬНОГО КРАЕВЕДЧЕСКОГО КРУЖКА

44.03.05 Педагогическое образование (с двумя профилями подготовки)
Профиль: история; иностранный язык

Выполнил работу
студент 5 курса
очной формы обучения

Ионов Илья Александрович

Руководитель
канд. ист. наук, доцент

Скочин Артем Васильевич

Консультант
канд. пед. наук, учитель
истории и обществознания
высшей категории
МАОУ СОШ № 22

Извина Ольга Александровна

Тюмень
2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
ГЛАВА 1. ДОРОЖНАЯ СЕТЬ	10
ГЛАВА 2. ПАССАЖИРСКИЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ	17
ГЛАВА 3. РОЛЬ ЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ	29
ГЛАВА 4. КВЕСТ ДЛЯ 7-9 КЛАССОВ КАК СПОСОБ ИЗУЧЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТЮМЕНИ	35
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	40
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	44
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	50
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	51
ПРИЛОЖЕНИЕ 3	52
ПРИЛОЖЕНИЕ 4	53
ПРИЛОЖЕНИЕ 5	54

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что дорожно-транспортная инфраструктура Тюмени имеет важное социальное и экономическое значение. По состоянию на 2018 г. протяженность автомобильных дорог общего пользования в Тюмени составляла 1205,4 км. С 2013 по 2017 гг. построены 15 мостов и 21 транспортная развязка, а также 31,3 км автомобильных дорог и 108,5 км тротуаров [автопрайс.рф]. С каждым годом увеличивается количество общественного и личного транспорта. По состоянию на 01.01.2021 г. в Тюмени насчитывалось 96 муниципальных автобусных маршрутов [Администрация города Тюмени].

Таким образом, тема исследования – одна из наиболее значимых проблем современной инфраструктуры городов и повседневной жизни населения. Исследование дорожно-транспортной инфраструктуры Тюмени в 1969–1987 гг. обусловлено еще и тем, что в данные годы реализовывался генеральный план застройки города. Генеральный план способствовал ежегодному увеличению протяженности дорог, вместе с этим улучшалось и их качество; появлялись новые маршруты общественного транспорта, что, в свою очередь, улучшало качество жизни горожан. Опыт формирования дорожно-транспортной инфраструктуры Тюмени в конце 1960–второй половине 1980-х гг. может оказаться полезен при анализе и решении современных транспортных проблем областного центра.

Объектом исследования является дорожно-транспортная инфраструктура.

Предмет изучения составляет процесс формирования дорожно-транспортной системы Тюмени в 1969–1987 гг. и ее роль в инфраструктуре города.

Цель и задачи исследования. Целью работы является изучение дорожно-транспортной инфраструктуры Тюмени в 1969–1987 гг.

Реализовать поставленную цель позволит решение следующих задач:

– исследовать процесс развития дорожной сети города Тюмени;

– проанализировать проблемы функционирования городского общественного транспорта;

– оценить роль личного транспорта в городском пространстве Тюмени.

Хронологические рамки работы охватывают период с 1969 по 1987 гг. Нижняя граница работы обусловлена утверждением генерального плана застройки Тюмени (1969–1987). Верхняя граница исследования совпадает с завершением его реализации и принятием нового генерального плана застройки города (1987–2005 гг.)

Территориальные рамки исследования охватывают город Тюмень в пределах его административных границ в изучаемый период. Стоит отметить, что в 1976 г. в административное подчинение Восточного округа вошел поселок Антипино, в 1979 – поселок Мелиораторов. В этом же году в подчинение Ленинского округа вошли Матмасы, а в 1984 – в состав Калининского округа вошел Рощинский поселок и Березняки [Бакулина, с. 118].

Историографию исследования можно разделить на два периода: советский (1969–1991 гг.) и современный (с 1991 г. по настоящее время). В целом, историографию по проблематике можно разделить на несколько групп.

Первая группа работ, опубликованных в советские годы, включает в себя социально-экономические и архитектурные исследования, посвященные различным вопросам формирования дорожно-транспортной инфраструктуры страны в исследуемый период [Аксенов, Бирюков, Зотов, Кобылковский, Лисов, Перцев, Шишков]. В 1975 г. В.А. Юдин публикует архитектурную работу «Городской транспорт» [Юдин]. В книге изложены основные вопросы проектирования транспортных сетей и организации работы пассажирского транспорта в сибирских городах. В 1977 г. выходит работа А.Н. Марковой «Транспорт СССР и основные этапы его развития» [Маркова]. В работе обобщается опыт развития транспорта СССР на различных этапах хозяйственного строительства, а также освещается роль общественного транспорта в городском пространстве в исследуемый период.

Среди работ, опубликованных в период с 1990-х гг. по настоящее время, можно выделить группу исследований, посвященных общим проблемам формирования дорожно-транспортной инфраструктуры, как в масштабах всей страны, так и в отдельных регионах [Веселов, Каючкин, Скворцова, Лихорадова, Прищепа]. В 1996 г. А.А. Надежко публикует исследование «Дороги России: исторический аспект» [Надежко]. В этом же году О.В. Скворцова пишет работу «Дороги России: страницы истории дорожного дела» [Скворцова]. Данные труды позволяют изучить путь становления и модернизации дорожной сети в разных городах СССР в исследуемый период. В 2012 г. В.П. Бойко публикует работу «Исторические очерки строительства дорог и мостов» [Бойко]. Монография посвящена истории становления и совершенствования путей сообщения, основу которых составляли дороги и мосты, в том числе рассматривается изучаемый период.

Отрывочные сведения о дорожно-транспортной системе Тюмени в исследуемый период содержатся в многочисленных работах, посвященных истории города. К примеру, в работе В.М. Кружинова «Тюмень: вехи истории» [Кружинов] анализируется внутригородское пространство города в разные этапы его становления, в том числе и в 1960–1980 гг. В книге вкратце показана ситуация с транспортной системой Тюмени, а также модернизация этой системы. В 1999 г. публикуется труд А.С. Иваненко «История автомобильных дорог Тюменской области» [Иваненко]. В данной работе тюменские краеведы О.В. Иванов и А.С. Иваненко попытались охарактеризовать историю развития сети автодорог в областном центре. В исследовании использовались воспоминания дорожных строителей «Тюменьавтодора». Также в работе показана динамика строительства автодорог в как в целом по области, так и в Тюмени в 1970–1980 гг.

Уже в 2006 г. Александр Стефанович пишет новую работу «Прогулки по Тюмени» [Иваненко], а в 2008 г. «Новые прогулки по Тюмени» [Иваненко]. В данных работах содержатся отрывочные сведения о некоторых элементах

дорожно-транспортной инфраструктуры города в исследуемый нами период: мостов, путепроводов, маршрутах городского общественного транспорта и др.

Таким образом, приведенные исследования дают представление о комплексе разнообразных проблем, связанных с развитием дорожно-транспортной инфраструктуры в различных городах страны и позволяют сравнить их с состоянием тех же проблем в Тюмени в конце 1960–второй половине 1980-х гг., что позволяет комплексно изучить формирование дорожно-транспортной инфраструктуры областного центра.

Источниковая база исследования представлена несколькими группами исторических источников.

Первую группу составляют законодательные материалы центральных и региональных государственных и партийных органов, которые хранятся в фондах Государственного бюджетного учреждения Тюменской области «Государственный архив Тюменской области» (ГБУТО ГАТО). Среди центральных документов следует отметить Постановление Совета министров СССР «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения». Данный источник позволяет, к примеру, изучить пропаганду правил дорожного движения, проводимую среди населения.

Среди документов региональных партийных органов представлены распоряжения Горкома и Горисполкома. Источники позволяют определить в каких направлениях шло расширение дорожной сети города, какие улицы областного центра были расширены. Также благодаря данным документам мы можем узнать о единых правилах дорожного движения и о введении требования в отношении водителей пристегиваться во время движения.

Вторая группа источников представлена материалами делопроизводства местных органов власти, а также организаций, отвечающих за благоустройство дорожно-транспортной инфраструктуры в Тюмени в исследуемый период (ГБУТО ГАТО. Ф. 1934, 159а, 6812). Благодаря данным документам мы можем просмотреть служебную переписку между различными городскими

хозяйственными предприятиями и местными органами власти, тем самым определить ряд проблем, которые возникали в дорожно-транспортной сфере. К примеру, изучив отчеты ГАИ можно понять, что районы, отдаленные от центра города, были недостаточно обеспечены общественным транспортом. Данные отчеты позволяют также сделать вывод о состоянии дорожного покрытия в различных районах города.

К третьей группе источников относятся неопубликованные статистические материалы, извлеченные из фондов ГБУТО ГАТО (Ф. 698, 1112, 1792, 1894). С одной стороны, они позволяют проанализировать изменения количества общественного и личного транспорта в течение исследуемого периода; с другой – дают сведения о протяженности дорог, позволяют проследить динамику развития дорожного покрытия в областном центре.

Четвертая группа источников работы – материалы периодической печати, представленные региональной газетой «Тюменская правда». Газета позволяет нам рассмотреть, как значимые события в области дорожно-транспортной инфраструктуры города, так и узнать о происшествиях, которые происходили во время бурного развития транспортной системы города. Благодаря газетным выпускам мы можем узнать, к примеру, об изменениях маршрутов общественного транспорта по причине ремонта участков дорог и т.д.

Таким образом, представленные источники в полной мере позволяют изучить дорожно-транспортную инфраструктуру Тюмени в конце 1960–второй половине 1980-х гг.

Методология исследования. Исследование, посвященное проблеме формирования дорожно-транспортной инфраструктуры Тюмени в конце 1960–второй половине 1980-х гг., выполнено с опорой на принципы историзма и объективности.

Принцип историзма подразумевает изучение любого явления в его генезисе и развитии. Данный принцип основывается на поиске истоков событий и этапов их развития, и объяснение событий именно с точки зрения их истоков

и этапов. Данный принцип позволяет нам проследить процесс развития дорожной сети города, увеличения количества и модернизацию общественного и личного транспорта, а также многие другие проблемы, с учетом конкретно-исторических условий развития города и жизни населения.

Апеллируя к объективности, необходимо помнить, что абсолютную объективность можно определить, как воспроизведение объекта таким, каким он существует сам по себе, независимо от человека и его сознания. В нашем исследовании, как и в любом другом, нельзя добиться этой абсолютной объективности, однако изучение широкого комплекса различных групп исторических источников: законодательные документы, материалы делопроизводства, статистические данные и периодическая печать, позволяет сформировать более-менее целостную картину о том, как происходило развитие дорожно-транспортной инфраструктуры Тюмени в исследуемый период.

Изучая региональную проблематику, необходимо упомянуть о локальном подходе, который позволяет детально проанализировать различные аспекты развития дорожно-транспортной инфраструктуры в узких территориальных рамках, ограниченных пространством Тюмени в конце 1960–второй половине 1980-х гг.

В работе нашли применение как общенаучные, так и специальные методы исторического исследования. Среди общенаучных методов стоит упомянуть об использовании метода сравнительного анализа, статистического, хронологического методов. К числу специальных методов, использованных в работе, относятся историко-генетический и историко-сравнительный методы. Историко-генетический метод позволил выявить причинно-следственные связи и подвергнуть комплексному изучению, например, такие проблем, как увеличение протяженности дорожного покрытия и улучшение качества дорог. Историко-сравнительный метод дает возможность сопоставить состояние различных проблем дорожно-транспортной инфраструктуры города в течение

изучаемого периода, например, количества и маршрутов городского транспорта, протяжённости дорожной сети и т. д.

Научная новизна выпускной квалификационной работы заключается в том, что она является первым исследованием, посвященным дорожно-транспортной инфраструктуре Тюмени в 1969–1987 гг. Реализация поставленных задач позволила расширить представления об истории, развитии городского пространства и повседневной жизни населения областного центра.

Для успешной подготовки и защиты выпускной квалификационной работы были использованы средства и методы физической культуры и спорта с целью поддержания должного уровня физической подготовленности, обеспечивающей высокую умственную и физической работоспособность. В режим рабочего дня включались различные формы организации занятий физической культурой (физкультпаузы, физкультминутки, занятия избранным видом спорта) с целью профилактики утомления, появления хронических заболеваний и нормализации деятельности различных систем организма. В рамках подготовки к защите выпускной квалификационной работы автором созданы и поддерживались безопасные условия жизнедеятельности, учитывающие возможность возникновения чрезвычайных ситуаций.

ГЛАВА 1. ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

С середины 1960-х гг. началось формирование Западносибирского нефтегазового комплекса, в связи с чем в Тюменский регион стали поступать крупные капиталовложения, которые способствовали быстрому развитию областного центра. В 1969 г. был утвержден новый генеральный план Тюмени, реализация которого ускорила модернизацию городского хозяйства. Одним из важных направлений развития инфраструктуры города в исследуемый период стало формирование дорожно-транспортной системы.

Этот процесс нашел проявление, в первую очередь, в увеличении протяженности городских дорог. Так, если к 1 января 1969 г. она составляла 524 км, то к 1987 г. достигла 799 км [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 839. Л. 97–98]. Увеличение протяженности автомобильных дорог происходило как за счет строительства новых путей сообщения в черте города, так и за счет того, что близлежащие деревни и поселки оказывались в подчинении соответствующих округов.

Вместе с тем, в результате реконструкции городских дорог, постепенно улучшалось и качество дорожного покрытия. Реконструкция происходила как в центральной части города, так и на окраинах Тюмени, в том числе в микрорайонах. Так, в 1973 г. в центре города были асфальтированы улицы Советская и Комсомольская. В 1974 г. асфальтовое покрытие появилось на ул. 50 лет Октября и Дамбовской [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 919. Л. 178]. Кроме того, согласно решению горисполкома от 19.05.1978 г. обязательной мерой реконструкции дорожной сети являлось расширение ул. Республики от музея до ул. Первомайской, а также строительство пешеходного моста в районе музея, сооружение мостов через реку Туру и расширение пешеходных зон.

В конце 1970-х гг. происходило активное строительство путепроводов. Так, в октябре 1979 г. было открыто автомобильное движение по путепроводу в районе ул. Республики рядом с заводом «Электрон». В декабре 1979 г. для соединения обеих частей ул. Пермякова было принято решение о начале

строительства нового железобетонного путепровода через ул. Республики, создание которого было завершено в августе 1980 г. [Иваненко, с. 95].

В Калининском районе в 1972 г. были заасфальтированы улицы Таврическая и Пролетарская. Реконструкция коснулась также улиц Ялуторовской и Железнодорожной, вблизи от железнодорожного вокзала. В 1974 г. была расширена и ул. Ямская. В 1976 г. важным решением, в связи с частыми автомобильными заторами у железнодорожного переезда в районе аэропорта «Плеханово», стало строительство путепровода через Транссибирскую магистраль. 5 ноября 1979 г. по новому путепроводу было организовано движение легкового и общественного транспорта в микрорайоны, после чего ж/д переезд был закрыт. Осенью 1980 г. было завершено строительство транспортного узла в районе объездной дороги, вблизи от деревни «Плеханово» [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 919. Л. 202–203].

В конце 1960–второй половине 1980-х гг. подверглись реконструкции автомобильные дороги в новых микрорайонах города. Так, в 1977 г. был асфальтирован перекресток улиц Щербакова–Дружбы. Осенью 1979 г. была построена транспортная развязка, соединившая улицы Республики, Воровского, 50 лет Октября и 50 лет ВЛКСМ. Было обновлено дорожное покрытие транспортных магистралей, ведущих от деревень и поселков, которые входили в городскую черту. Так, в 1982 г. были асфальтированы дороги от совмещенного моста до Тобольского тракта, до пос. Метелево, в аэропорт Рошино, был реконструирован участок дороги от д. Зайково до объединения «Тура», а также мост по ул. Судостроителей. Кроме того, в первой половине 1980-х гг. были построены магистрали, которые связали с центральной частью Тюмени первый и третий микрорайоны [ГБУТО ГАТО. Ф. 5. Д. 1421. Л. 128].

Проблема расширения протяженности дорожной сети города осложнялась недостатком дорожно-строительной техники. Так, в 1969 г. в организации «Тюменьдорстрой» отмечался острый недостаток запасных деталей для автомашин. Общая стоимость запчастей к ним в этот период составляла около 230 тыс. руб., однако на их закупку выделено было лишь 53

тыс. руб. [ГБУТО ГАТО. Ф. 1112. Д. 8649. Л. 19]. Для решения проблемы снабжения запасными частями, которые позволили бы ремонтировать дорожную технику, трест «Тюменьдорстрой» неоднократно обращался в «Главдорстрой» и Министерство Транспорта СССР. В 1970-е гг. было принято решение об организации периодических командировок представителей «Тюменьдорстроя» в соседние союзные республики. Например, недостающие запчасти нередко приобретались в Казахской ССР. Значительные усилия, которые предпринимались руководством дорожно-строительной организации при поддержке центральных и местных властей, на короткий срок позволяли снизить остроту проблемы нехватки запасных частей для дорожной техники. Так, в 1980 г. было отремонтировано 34 автосамосвалов, 10 бортовых автомобилей, 6 тракторов, 8 бульдозеров и 4 одноковшовых экскаваторов [ГБУТО ГАТО. Ф. 1952. Д. 39в. Л. 90–92]. Однако решить эту проблему так и не удалось.

Необходимость быстрого увеличения протяженности дорожной сети привела к обострению проблемы нехватки строительных материалов. Для решения этого вопроса в начале 1970-х гг. в Тюмени начинается сооружение новых предприятий по их производству. Так, в 1971 г. был построен Комбинат железобетонных изделий, который стал выпускать железобетон, который применялся, в основном, для предотвращения осыпания и сдвига грунтовых дорог. В 1977 г. был введен в эксплуатацию Тюменский завод строительных материалов [Прищепа, с. 203].

В целом, стоит отметить, что в конце 1960–второй половине 1980-х гг. темпы дорожного строительства отставали от потребностей быстро растущего областного центра. Так, в исследуемый период в Тюмени имелся только один сквозной проезд – ул. Республики. Большинство городских дорог были узкими, что создавало проблемы для движения городского транспорта, количество которого ежегодно возрастало.

В исследуемый период, наряду с увеличением протяженности дорожной сети, происходило улучшение качества городских дорог. Так, к 1 января 1969 г.

основная часть дорог имела профилированные покрытия, т. е. представляла собой грунтовые или щебеночные пути сообщения, периодически выравниваемые дорожной техникой. Протяженность таких транспортных артерий достигала 275 км. [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 839. Л. 74]. Чуть меньше в городе было асфальтированных дорог – 201 км. Естественных путей сообщения (т. е. проселочных и лесных дорог) в Тюмени насчитывалось 16 км, а также имелось по 9 км мостовых и булыжных дорог [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 839. Л. 76].

К 1987 г. протяженность профилированных дорог в областном центре возросла до 329 км, асфальтированных путей сообщения в Тюмени насчитывалось 354 км. Кроме того, до 116 км увеличилась протяженность естественных дорог [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 669. Л. 125], что объясняется включением в черту города ряда пригородных поселков и деревень. В 1980-е гг. в дорожном строительстве начинает применяться новый вид покрытия – черное и белое шоссе. Белым шоссе назывались дороги с покрытиями из мелкого, дробленого камня, устроенные без применения специальных вяжущих веществ. В свою очередь, дороги с гравийным покрытием получили название черного шоссе. Однако в исследуемый период протяженность таких дорог в Тюмени была невелика, и составляла всего 4 км черного и 1 км белого шоссе [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 669. Л. 126].

В исследуемый период представителями ГАИ и районных коммунальных служб города периодически проводились совместные проверки качества городских дорог. Как правило, они устраивались в тех районах, откуда поступало наибольшее количество жалоб от горожан. На основе анализа такого источника, можно заключить, что наиболее проблемными районами города были его окраины. К примеру, 11 мая 1976 г. представители ГАИ и Калининского районного комитета коммунального хозяйства провели инспекцию в районе Дома обороны. Согласно заключению, было выявлено, что «на перекрестке улиц Полевой и Комбинатской проезжая часть провалилась, обочины по улице Полевой находятся значительно ниже проезжей части. Автобусные остановки на всем протяжении посадочными площадками не

оборудованы, нет тротуаров». По результатам проверки комиссия решила до устранения недостатков закрыть движение транспорта по ул. Полевой на участке от ул. Комбинатской до деревни Воронино [ГБУТО ГАТО. Ф. 5. Д. 1353. Л. 36].

В плохом состоянии в районах, отдаленных от центра города, находились и другие улицы. В 1979 г. отмечалось наличие глубоких выбоин на ул. Ямской, говорилось о низком качестве дорожного покрытия ул. Коммунистическая, Харьковская, Одесская, Дамбовская, Щербакова, отдельных участков Червишевского тракта и улицы Холодильной [ГБУТО ГАТО. Ф. 5. Д. 1353. Л. 36]. Ответственность за ремонт улиц, как правило, возлагалась на районные исполкомы и управление коммунального хозяйства города [ГБУТО ГАТО. Ф. 5. Д. 1421. Л. 111].

Городские дороги требовали периодического ремонта, который регулярно осуществляли дорожно-ремонтные службы. Так, в 1969 г. был проведен капитальный ремонт 28 км дорог, в первую очередь, тех, которые вели к социально-значимым объектам, таким как заводы, фабрики, ТЭЦ и др. [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 737. Л. 201]. Наряду с капитальным ремонтом больших участков городских магистралей, происходил и ямочный ремонт дорог, включавший в себя латание отдельных участков улиц. Так, в 1969 г. было отремонтировано около 18, 1 км локальных нарушений дорожных покрытий [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 737. Л. 202]. К 1987 г. протяженность ремонтируемых улиц существенно возрастает. К этому времени капитальному ремонту подверглось 42 км, ямочному – 31, 8 км городских дорог [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 737. Л. 223]. Рост объемов ремонтируемых дорог объясняется пропорциональным увеличением общей протяженности дорожной сети города.

Строительство новых и ремонт существующих дорог в ряде районов города осложнялись из-за периодических наводнений. Так, в марте 1979 г. гидрологи предупредили противопаводковую комиссию Тюменской области о возможном затоплении отдельных городских районов. Для подготовки к паводку началось укрепление старой дамбы, построенной в 1972 г., однако эта

мера не смогла предотвратить наводнение. В результате, вода подтопила несколько кварталов поселка ДОКа «Красный октябрь», заречные микрорайоны, а также район Лесобазы [Тюменская правда].

Дорожное покрытие асфальтированных улиц нередко нарушалось из-за влажности и резких перепадов температур. Эта негативная тенденция также была одной из причин частого ремонта городских дорог. В газете «Тюменская правда» ежегодно, в период с весны до осени, публиковались заметки об изменении маршрутов движения общественного транспорта в связи с ремонтом дорожного покрытия и закрытием отдельных участков городских улиц. В том случае, когда необходимо было провести ремонт на участках дорог с интенсивным движением, публиковались новые схемы проездов с указанием маршрутов. Кроме того, по некоторым городским улицам запрещалось движение тяжеловесных автомобилей с массой более 3,5 т, которые могли разрушить дорожное покрытие [Бакулина, с. 4].

Таким образом, ежегодно увеличивалась протяженность ремонтируемых городских дорог. Так, в 1987 г. капитальному ремонту подверглось на 13 км больше городских улиц, чем в 1969 г.

В конце 1960–второй половине 1980-х гг., наряду со строительством новых и реконструкцией существующих дорог, также уделялось внимание и другим элементам благоустройства городских улиц. Так, в 1980 г. на ул. 50 лет ВЛКСМ, Бабарынка и Воровского для пешеходов были асфальтированы тротуары, созданы карманы для подъезда общественного транспорта к остановочным пунктам.

Отдельной проблемой, характеризующей состояние дорожно-транспортной сети города, была очистка улиц в зимний период. Стоит отметить, что в конце 1960–второй половине 1980-х гг. в протоколах заседаний местных органов власти и постоянных комиссий, неоднократно отмечалось, что в различных районах города, особенно в тех, что были удалены от центра, качество очистки дорог оставляло желать лучшего, что увеличивало риск дорожно-транспортных происшествий [ГБУТО ГАТО. Ф. 5. Д. 1421. Л. 119].

Так, на расширенном совещании горисполкома и транспортного управления, состоявшемся 5 декабря 1978 г., говорилось, что «улицы Бабарынка, Коммунистическая, Казанская, Кишиневская, Дамбовская и т.д. не очищены от снега и льда, перекрестки и подъезды к автобусным остановкам не подсыпаются [ГБУТО ГАТО. Ф. 5. Д. 1421. Л. 117]. Ситуация изменилась к 1980 г. когда на данных улицах, наряду с центральными, стали регулярно производить очистку от снега. К 1981 г. ответственность за остановочные пункты общественного транспорта возложили на близлежащие организации.

Подводя итог, стоит отметить, что в исследуемый период происходит расширение дорожной сети города. Протяженность дорог к 1987 г., по сравнению с 1969 г. увеличилась в 1,5 раза. Активное дорожное строительство происходило во всех районах города. Наряду с увеличением протяженности дорог, к середине 1980-х гг. было улучшено дорожное покрытие. Если в конце 1960-х гг. в городе преобладали профилированные дороги, то к 1987 г. большая улиц областного центра уже имела асфальтовые покрытия. Применение новых технологий в дорожном строительстве повысило износостойкость городских дорог.

Вместе с тем, состояние городских дорог в ряде районов Тюмени оставляло желать лучшего. Такая ситуация была обусловлена комплексом причин, связанных с дефицитом деталей на строительную технику, нехваткой строительных материалов, периодическими наводнениями, а также перепадами температур.

ГЛАВА 2. ПАССАЖИРСКИЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

В исследуемый период население областного центра увеличивается с 269 тыс. человек в 1969 г. до 468, 4 тыс. человек в 1987 г. [ГБУТО ГАТО. Ф. Р698. Д. 1226. Л. 51]. В связи с этим тюменцы как никогда начинают нуждаться в общественном транспорте. В 1970 г. Тюменское пассажирское автотранспортное предприятие (ТПАТП №1) насчитывало 250 автобусов, которые осуществляли движение по 36 маршрутам. За 18 лет количество автобусов увеличилось до 368. Они ежедневно курсировали по 90 маршрутам. Также в выходные дни в 1987 г. более 100 автобусов обслуживало дачные маршруты [ГБУТО ГАТО. Ф. 1952. Д. 453. Л. 501–503].

Наряду с автобусным транспортом, тюменцы также пользовались и услугами такси. Количество такси так же, как и число автобусов, в течение исследуемого периода возрастало. К примеру, если в 1969 г. в Тюмени насчитывалось 265 автомобилей, то уже к 1987 г. городской таксопарк увеличился до 406 машин [ГБУТО ГАТО. Ф. 1792. Д. 557. Л. 153]. Самой распространенной маркой такси была «Волга» разных модификаций. В конце 1970-х, вместе с пашечками на борту, на крыше ГАЗ-24-01 «Волга» появился оранжевый плафон, светящийся в ночное время. К 1973 г. в таксопарки г. Тюмени стали поступать «Волги» с кузовом «универсал», что решило проблему транспортировки габаритных багажей.

1 января 1978 г. в Тюмени было образовано Тюменское пассажирское автотранспортное предприятие №2 (ТПАТП №2), основной задачей которого стало обслуживание социальных объектов, таких как школы, больницы и т.д., а также ведущих промышленных предприятий, к примеру, Моторный завод и Камвольно-суконный комбинат [История общественного транспорта]. Ситуация изменяется в течение 2 лет, поскольку ТПАТП №2 начинает постепенно переходить на обслуживание городских маршрутов. К декабрю 1980 г. автопарк ТПАТП №2 состоял из 84 автобусов, регулярно курсирующих по 22 маршрутам, среди которых 8 были пригородными. К 1987 г. количество машин увеличилось до 130, однако серьезного расширения маршрутной сети не

произошло, добавилось лишь несколько пригородных линий [ГБУТО ГАТО. Ф. 1792. Д. 933. Л. 176–180].

Разрыв между количеством автобусов ТПАТП №1 и ТПАТП №2 объясняется целью создания этих предприятий. Автобусы ПАТП №1 имели четкое расписание, а маршруты прокладывались в зависимости от потребностей населения [ГБУТО ГАТО. Ф. 1952. Д. 453. Л. 474–475]. В свою очередь, автотранспортное предприятие №2 обеспечивало автобусами промышленные предприятия и социальные учреждения, а также некоторые машины имели статус служебных. Они курсировали от центральных заводов, комбинатов, фабрик и других учреждений по маршрутам, в зависимости от места жительства сотрудников. Как правило, данный вид транспорта выезжал 2 раза в день – утром и вечером. В связи с этим ТПАТП №2 не нуждалось в большом количестве автобусов на начальном этапе существования автотранспортного предприятия [ГБУТО ГАТО. Ф. 1792. Д. 933. Л. 153].

Наиболее распространенными марками автобусов, курсирующих по городским маршрутам, были различные модификации «ПАЗ», «ЛАЗ-695», а также «ЛиАЗ-677». Для обслуживания предприятий также использовались «ПАЗы» и «КАВЗы» [ГБУТО ГАТО. Ф. 1792. Д. 504, Л. 112]. Поскольку эти модели автобусов хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации, их количество ежегодно возрастало. В 1969 г., в пассажирском автотранспортном предприятии насчитывалось 194 автобусов модели «ПАЗ», 43 «ЛиАЗа», 10 «Икарусов», 41 автобус марки «ЛАЗ» и 12 «КАВЗ». К 1987 г. существенных изменений в структуре автобусного парка не произошло.

В исследуемый период существовала проблема загруженности автобусов. В часы пик на линию отправляли дополнительные машины, для того чтобы разгрузить пассажиропоток. В 1982 г. разрабатывался проект, согласно которому трамвайные пути, первоначальной протяженностью 16 км, должны были соединить микрорайоны в заречной части города с центром, а также с промышленными районами, которые располагались в восточной части Тюмени. Вторая линия должна была пролегать через улицу Осипенко и 50 лет Октября

до Моторного завода [Тюменская правда]. Однако проект не был реализован, и трамвайные линии так и не построили. Это было связано с тем, что для организации движения трамваев необходимо было расширять улицы, в том числе и историческую часть города. Однако, в связи с наличием в Тюмени плотной застройки, расширение улиц было проблематичным. Еще одной причиной отказа от организации в городе трамвайного движения была проблема безопасности. В 1980-е гг. местные власти считали, что городской рельсовый транспорт способствует росту дорожно-транспортных происшествий.

Наряду с вместительными пассажирскими автобусами, в конце 1960–второй половине 1980-х гг. в областном центре курсировали и маломестные машины – маршрутные такси модели «РАФ». Первые маршрутки появились в Тюмени еще в феврале 1960 г., однако они оказались не востребованы населением города, поэтому маршрутное такси вскоре исчезло с городских улиц. Второе появление в Тюмени этого вида транспорта произошло в 1968 г. На этот раз маршрутки курсировали по городу до 1975 г. На этот раз маршрутное такси убрали по причине низкой подготовки диспетчерской службы по работе с данным видом общественного транспорта. Первоначально в Тюмени было организовано 2 линии маршрутных такси. Первый маршрут пролегал от современного ДК «Строитель» до железнодорожного вокзала, второй – от транспортного агентства, расположенного на улице Республики, 206 и до аэропортов «Плеханово» и «Рощино» [История Тюменского автобуса].

В третий раз маршрутное такси было организовано в Тюмени в январе 1980 г. Количество маршруток в городе вскоре выросло до 30 машин. Появление в городе маршрутных такси привело к открытию в Тюмени пассажирского автотранспортного предприятия № 5 (ПАТП № 5), которое расположилось в районе Московского тракта. К середине 1980-х гг. увеличивается количество маршрутов. Отныне маршрутные такси, помимо рейсов до железнодорожного вокзала и аэропортов, курсировали в поселок Нефтяников и на Мыс, а также до садоводческого общества (с/о)

«Автомобилист», расположенного по Салаирскому тракту. Стоимость проезда зависела от направления поездки. Если маршрут проходил в черте города, то пассажиры платили 10 копеек. В случае с маршрутом до с/о «Автомобилист», стоимость проезда составляла 55 копеек [Тюменская правда].

Наиболее резонансное происшествие, связанное с маршрутным такси, произошло в начале 1980-х гг. В июле 1982 г. во время движения по деревянному мосту, соединявшего центральную часть города с заречными микрорайонами, произошло обрушение одного из пролетов. В момент обрушения по мосту двигался пассажирский «РАФ-2203» и мотоцикл. В результате инцидента мотоциклист погиб на месте, а водитель маршрутки сумел удержать автомобиль от опрокидывания. Благодаря профессионализму шофера пассажиры не пострадали. За свои действия водитель был награжден именными часами [Иваненко, с. 55].

В 1970-е гг. в Тюмени появляется новый, экологически чистый вид транспорта – троллейбусы. В 1970 г. директор Моторного завода Хуторянский выступил с инициативой запустить в городе троллейбусную линию. По его предложению, троллейбусы должны были соединить 2 завода – Моторный и завод Медицинского оборудования и инструментов. Такое нововведение было положительно воспринято как властями, так и жителями города [Наша газета]. Торжественное открытие троллейбусной линии состоялось 30 апреля 1970 г. Ровно в полдень, накануне всесоюзного праздника, была запущена первая троллейбусная линия протяженностью 8 км. 3 мая вышла передовая статья газеты «Тюменская правда» под заголовком «Троллейбус в Тюмени». Ежедневная работа троллейбусного транспорта в Тюмени началась с 11 июня 1970 г. В январе 1971 г. было запущено движение троллейбусов по маршруту № 1 «Музей – Моторный завод» и № 2 «Музей – Завод медицинского оборудования и инструментов». К 1973 г. было открыто еще 4 маршрута, которые курсировали от улицы Мельникайте в различные части города [Тюменская газета]. К 1987 г. в Тюмени насчитывалось 15 троллейбусных маршрутов [История тюменского автобуса].

1 декабря 1971 г., в связи с появлением в Тюмени троллейбусного транспорта, было создано троллейбусное управление, которое расположилось на ул. Республики, 200.

Для обеспечения регулярного троллейбусного движения в Тюмени в короткие сроки была реконструирована улица Республики от краеведческого музея до ул. Первомайской, ее покрытие стало асфальтовым, также была асфальтирована ул. 50 лет Октября [ГБУТО ГАТО. Ф. 1790. Д. 919. Л. 178]. Кроме того, в городе было построено 2 электрических подстанции, установлено 450 опор, проложено 15 км кабельных линий, а также 28 км контактной сети [Наша газета]. Перевозка пассажиров первоначально осуществлялась на троллейбусах марки «ЗиУ-5». Однако, с увеличением потока пассажиров, данная модель перестала быть эффективной. Троллейбусы часто были переполнены. Вскоре весь троллейбусный парк был обновлен. С 1980-х гг. Тюменское троллейбусное управление полностью перешло на использование троллейбусов марки «ЗиУ-9». По сравнению с предыдущей моделью, они обладали рядом преимуществ. Машины имели более просторный салон, были оборудованы наклонным пандусом, предназначенным для пожилых людей и инвалидов, в задней части троллейбуса, на уровне одной ступени ниже пола, располагалась небольшая площадка [Вишник, с. 138–142].

В исследуемый период основной организацией, которая отвечала за координацию деятельности городского пассажирского транспорта, являлась центральная диспетчерская служба (ЦДС) [Тюменьгортранс]. Первоначально диспетчеры работали только с автопарками, однако в 1978 г. происходит изменение в деятельности диспетчерской службы. Отныне сотрудники ЦДС стали взаимодействовать не только с ПАТП, но и с пассажирами [Горизонты Тюмени, с. 79]. В результате преобразований центральная диспетчерская служба была разделена на два подразделения. Сотрудники первого из них занимались координацией работы водителей, а также проводили статистическую работу: выявляли, в какие часы поток пассажиров на автобусных маршрутах был наиболее высок. Сотрудники второго подразделения – таксомоторного –

работали непосредственно с пассажирами такси. Их основной задачей был прием заказов от населения [ГБУТО ГАТО. Ф. 1792. Д. 802. Л. 114–115].

В конце 1960–второй половине 1980-х гг. контроль передвижения автобусов и маршрутных такси в Тюмени осуществлялся при помощи т. н. системы «Дистон». Ее создателем был тюменский связист Александр Пропп. Преимущества этой системы состояли в том, что водителям городского общественного транспорта отныне не нужно было самостоятельно ставить отметки после каждого выполненного рейса. Кроме того, данная система позволяла исключить «человеческий фактор» и сэкономить время водителей, поскольку отныне им не приходилось посещать специальные контрольные пункты, чтобы поставить отметку о выполненном рейсе, поскольку рейс завершался на конечной остановке в дистанционном режиме [Боярский, с. 11]. Система «Дистон» в 1969 г. была отмечена серебряной медалью Выставки достижений народного хозяйства в Москве.

Другой системой координации деятельности пассажирского автомобильного транспорта Тюмени в исследуемый период являлся передвижной диспетчерский пункт, который базировался на автомобиле «Волга». Главной задачей передвижного пункта была фиксация поломок на общественном транспорте, а также скопление пассажиров на остановочных пунктах. В 1970-е гг. Тюменская центральная диспетчерская система была признана одной из лучших в СССР. Министерство автомобильного транспорта страны называло Тюменскую ЦДС «второй казанской», поскольку в тот период центральная диспетчерская служба Татарской АССР была образцово-показательной [История общественного транспорта].

Таким образом, появление в Тюмени центральной диспетчерской службы позволило несколько улучшить организацию пассажирских перевозок. Однако, несмотря на это, в деятельности городского пассажирского автомобильного транспорта имелось множество проблем, которые вызывали частые нарекания со стороны населения.

Так, жалобы тюменцев нередко касались маршрутов движения городского транспорта. В частности, в письмах жителей в газету «Тюменская правда» говорилось о том, что большая часть автобусных маршрутов проходила по центру города, поэтому уехать из заречных микрорайонов и с окраин Тюмени горожанам было проблематично. Так, в апреле 1975 г. жители района Бабарынка отмечали, что в центр города из их района можно было уехать лишь на автобусе №3, однако интервал между его рейсами составлял около 50 минут. Похожая оценка транспортному сообщению содержалась в письмах от жителей заречной части Тюмени. В заявлении от 17.05.1975 г. тюменцы жаловались, что от улицы Ватутина курсирует единственный маршрут №4 с таким же продолжительным интервалом, как и маршрут №3 [Тюменская правда]. Тюменцы сетовали и на плохую организацию автобусного сообщения с третьим микрорайоном города [Тюменская правда].

Жители районов лесобазы и Дома Оборона высказывали замечания по поводу организации движения автобусов по маршрутам №№ 17, 43 и 44. Так, в ноябре 1977 г. интервал между рейсами маршрута № 44 составлял около часа. После обращений местных жителей, пассажирская служба транспортного управления составила новый график движения автобусов по маршруту. На линии были добавлены дополнительные машины, в результате чего к январю 1978 г. интервал между автобусами сократился до 20 минут [Бакулина, с. 8].

Жители многих районов города жаловались на отсутствие на остановочных пунктах расписания движения общественного транспорта. В письмах тюменцев говорилось о том, что даже там, где это расписание было, оно не соответствовало действительности: автобусы опаздывали или уезжали раньше положенного времени. Так, в мае 1977 г. на маршрутах № 19 и № 20 в часы пик на конечной остановке простаивало до 5 автобусов, однако после 22:00 пассажиры не могли дождаться ни одного автобуса. Такая ситуация, как правило, была связана с тем, что последние рейсы на линии водители выполняли с нарушениями. Шофер, зная, что он делает последний круг,

нередко мог пропустить часть остановок и раньше отправиться в автопарк [Маршрутная сеть города].

Отдельной проблемой в организации автобусного движения в исследуемый период являлась перегруженность транспорта. Несмотря на то, что троллейбусы несколько снижали нагрузку на автобусный парк, автобусы на многих городских маршрутах нередко были переполнены пассажирами. Так, жители пос. Рабочий указывали на эту проблему, говоря об автобусах, курсировавших по маршруту № 15. В июле 1978 г. тюменцы составили коллективное письмо с просьбой решить эту проблему. Оно было передано в областное транспортное управление, после чего было принято решение о строительстве в поселке автостанции и стоянки для автобусов, которые позволили бы увеличить кол-во транспорта на линии. К весне 1983 г., помимо маршрута №15, в Рабочий поселок были организованы еще 3 автобусные линии [Тюменская правда].

Наряду с проблемами, которые касались организации автобусного движения, тюменцы обращали внимание и на качество дорожной инфраструктуры. Например, значительная часть нареканий горожан касалась состояния остановочных пунктов.

Так, в октябре 1979 г. группа жителей города обращала внимание, что на конечной остановке автобусного маршрута №15, расположенной на улице Червишевский тракт, отсутствовали скамейки. Пожилые пассажиры жаловались на отсутствие мест, где можно было присесть, ожидая автобус. Нередко тюменцы сетовали на плохое освещение остановочных пунктов.

Решение этих проблем местные органы власти стремились найти в поддержке промышленных предприятий города. В исследуемый период городские заводы неоднократно обязывались следить за состоянием остановочных пунктов, расположенных в районах их размещения, однако далеко не все предприятия выполняли данные предписания. Так, например, горожане отмечали наличие благоустроенного остановочного комплекса с достаточным количеством скамеек, в окружении зелени, на конечной остановке

автобусного маршрута №7 в районе ТЭЦ. В свою очередь, о конечной остановке вблизи завода Медицинского оборудования и инструментов тюменцы отзывались негативно. Несмотря на то, что данная остановка была конечной для многих маршрутов общественного транспорта, скамейки здесь оборудованы не были [Болдырев, с. 9].

Большое внимание в конце 1960–второй половине 1980-х гг. уделялось проблеме обеспечения комфорта пассажиров. К примеру, «Икарусы», курсировавшие по городским маршрутам, имели 45 мягких велюровых мест для сидения. Салоны автобусов были оборудованы электронными указателями маршрутов. В жаркую погоду пассажиры могли открыть форточки, располагавшиеся по бортам автобуса, а также люки, расположенные на крыше. «ЛАЗы» с 41 посадочным местом имели панорамные окна, электронные таблички «вход» и «выход», а также качественную шумоизоляцию салона. В «ЛиАЗах» имелось 33 места для сидения пассажиров, в боковых окнах автобусов располагались откидные форточки, освещение салона происходило благодаря двум плафонам.

В 1978 г. в «ЛиАЗах» появились аварийные выходы в окнах, крыша с тремя вентиляционным люками, раздвижная форточка в правом окне кабины водителя [ГБУТО ГАТО. Ф. 1792. Д. 560, Л. 101]. Эти нововведения были обусловлены необходимостью обеспечить безопасность пассажиров во время поездки, особенно на наиболее востребованных маршрутах, таких, например, как №№ 11, 15, 25, 30 и др. [ГБУТО ГАТО. Ф. 1952. Д. 451. Л. 138–142]. На менее востребованных маршрутах, к примеру, №№ 2, 20, 24, 26 [ГБУТО ГАТО. Ф. 1952. Д. 451. Л. 151], связывавших заречную часть города с центром, а также закрепленных за организациями, передвижение горожан осуществлялось на автобусах «ПАЗ», в которых имелось 23–26 мягких сидений со спинками, регулируемые по наклону, а также откидными багажными сетками.

Значимой проблемой в деятельности общественного транспорта в исследуемый период была культура обслуживания пассажиров. В местные органы власти, транспортные предприятия города, а также в периодическую

печать от горожан поступали многочисленные жалобы, касающиеся этой проблемы. Так, в одном из писем тюменцев описывался инцидент, который произошёл с жительницей города в июне 1979 г. Тюменка пропустила своего ребенка в салон автобуса, однако сама зайти не успела, так как водитель закрыл двери. Женщине пришлось бежать за автобусом, чтобы тот остановился. К счастью, все закончилось благополучно. Водителю данного автобуса был сделан строгий выговор. Другой случай был связан с тем, что водитель автобуса сошел с маршрута и не поехал дальше Филармонии, при этом не уведомив пассажиров. Доехав до Филармонии, водитель общественного транспорта в грубой форме потребовал всех пассажиров покинуть салон. В данном случае нарушителю также был объявлен строгий выговор [Тюменская правда].

Показательным выглядит инцидент, который произошел в июле 1980 г. В этот день в автобус №15 зашли молодые люди в состоянии алкогольного опьянения, более того, с запасом алкоголя. Они смогли договориться с водителем автобуса о том, чтобы тот сошел с маршрута и поехал с ними за город. В результате, водитель выгнал пассажиров и поехал с нетрезвой компанией. При обслуживании горожан не редкой была ситуация, когда водители из-за того, что автобусы были переполнены, высаживали пассажиров, не доезжая до остановки.

Стоит отметить, что на таксистов, так же, как и на водителей автобусов поступали жалобы. Зачастую таксисты выбирали более протяженные маршруты, так как стоимость такси возрастала в зависимости от длительности поездки. В свою очередь пассажиры, которые заказывали такси на короткие расстояния, могли долго ожидать машину. Иногда тюменские таксисты завышали цену. Если данное нарушение было не в первый раз, таксиста могли уволить. Также отмечались случаи, когда таксисты завышали цену за проезд иногородним пассажирам, не знавшим города.

Во всех случаях, когда становилось известно о нарушениях в культуре обслуживания пассажиров, водителей привлекали к ответственности. К

шофёрам применялись различные виды наказаний – от выговоров до увольнения. Иногда нарушителей могли перевести на менее оплачиваемую должность, которая не была связана с перевозкой пассажиров [Бакулина, с. 6]. Однако, несмотря на многочисленные наказания, проблему культуры обслуживания пассажиров в исследуемый период решить так и не удалось.

Подводя итог, стоит отметить, что в конце 1960–второй половине 1980-х гг. автопарк Тюменских пассажирских транспортных предприятий ежегодно возрастал. Рост количества автобусов составил 30%, количество такси увеличилось на 35%. Увеличилось и количество автобусов, задействованных в обслуживании промышленных предприятий города. Если в 1969 г. в Тюмени было 15 служебных автобусов, то к 1987 г. количество возросло до 28 машин [ГБУТО ГАТО. Ф. 1792. Д. 1056. Л. 118]. Наиболее распространенными моделями автобусов, которыми в исследуемый период осуществлялись пассажирские перевозки, были «ПАЗы», «ЛиАЗы» и «ЛАЗы». В качестве такси использовались «Волги» разных модификаций. В исследуемый период в Тюмени возобновляется движение маршрутных такси, которые были представлены автомобилями марки «РАФ». В 1970 г. в областном центре появляется новый экологически чистый вид транспорта – троллейбусы. Кроме того, в местных органах власти в 1980-е гг. рассматривался проект организации трамвайного движения, однако из-за плотной застройки центральной части Тюмени и существовавших представлений об опасности данного вида транспорта, идея запуска в областном центре трамвайного движения так и не была реализована.

В исследуемый период происходит существенное расширение маршрутной сети автобусов и увеличение количества стоянок такси. Количество автобусных маршрутов за 18 лет увеличилось в 3 раза. Центральная стоянка такси №5 располагалась по ул. Московский тракт, 170.

Однако в транспортном обслуживании тюменцев в исследуемый период оставался не решенным ряд проблем, которые касались, в основном, организации движения машин на линиях и культуры обслуживания

пассажирам. В этой связи явлениями, характерными для деятельности городского пассажирского транспорта, были переполненность автобусов, большие интервалы между прибытием машин на остановки, отсутствие транспорта в позднее время суток, нарушение таксистами скоростного режима, различные нарушения дисциплины со стороны водителей. Городские власти и руководство пассажирских автотранспортных предприятий прилагали значительные усилия по решению существующих проблем, однако преодолеть недостатки в обслуживании горожан в течение исследуемого периода так и не удалось.

ГЛАВА 3. РОЛЬ ЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

В исследуемый период в Тюмени, наряду с ростом количества общественного транспорта, происходит существенный рост и числа личных транспортных средств. Так, если на 1 января 1969 г. в Тюмени насчитывалось 41 695 мотоциклов и 12 105 автомобилей, то уже к 1987 г. в Тюмени было 72 060 мотоциклов и 32 078 машин. Таким образом, за 18 лет общее количество личного транспорта увеличилось почти в 2 раза.

В конце 1960–второй половине 1980-х гг. ведущим средством передвижения, как и в предшествующие годы, оставались мотоциклы, что объясняется их большей доступностью для населения, в сравнении с автомобильным транспортом [ГБУТО ГАТО. Ф. 1956. Д. 2243. Л. 94–95]. Наиболее популярными мотоциклами в исследуемый период были «Восход», «Иж-Планета» и «Иж-Юпитер» с боковой коляской. Их стоимость к 1987 г. составляла 450 руб., 900 руб. и 1050 руб. соответственно [ГБУТО ГАТО. Ф. 1894. Д. 1093, Л. 77–80].

Несмотря на ряд очевидных преимуществ автомашин, таких как более высокий уровень комфорта, наличие возможности для перевозки багажа и использования автомобиля вне зависимости от времени года, приобретение машин для населения представляло собой довольно сложную процедуру. Личный транспорт в официальных документах именовался «товаром повышенного спроса», для покупки которого жителям необходимо было дожидаться своей очереди. Ожидание в ней, зачастую, занимало довольно длительное время [ГБУТО ГАТО. Ф. 1894. Д. 1093. Л. 31–34].

Со второй половины 1970-х гг. в Тюмени формируются специальные комиссии, основной целью которых являлась разработка положений, устанавливающих порядок приобретения автомобилей в личное пользование.

Согласно этим документам, горожане должны были подробно рассказать о своих достижениях в труде и общественной деятельности, которые учитывались комиссией при выдаче разрешения на покупку автомобиля. После

подачи заявлений горожане должны были дожидаться решения комиссии, рассмотрение дел в которой могло занимать длительное время [ГБУТО ГАТО. Ф. Р2247. Д. 6. Л. 49].

Продолжительные сроки ожидания очереди на приобретение личного автотранспорта нередко подталкивали покупателей к определенным ухищрениям. Так, некоторые граждане покупали автомобили за счет средств колхозов и иных организаций, другие – представлялись ветеранами Великой Отечественной войны или ветеранами труда в сельскохозяйственной отрасли.

Известны также случаи, когда покупатели пользовались поддельными документами, в которых говорилось о каких-либо их заслугах, дававших им право на приобретение автомобиля вне очереди [Перцев, с. 3].

Наиболее доступными для населения в исследуемый период были автомобили марки «Запорожец». Их стоимость в 1969 г. составляла 2 500 руб., что равнялось 25 средним заработным платам жителей. К 1987 г. цена автомобилей этой марки поднялась до 3 900 руб., однако произошло также и увеличение средней заработной платы населения, поэтому пропорция сократилась до 19 зарплат.

Вторыми по доступности для жителей автомобилями были «Москвичи». Их стоимость в 1969 г. составляла 4 тыс. 936 руб., а к 1987 г. она возросла до 9 тыс. руб. И, наконец, самым дорогим автомобилем, покупку которого мог позволить себе лишь очень узкий круг населения, была «Волга». Ее стоимость в 1969 г. составляла 9 тыс. 300 руб., а к 1987 г. она достигла 16 тыс. 480 руб. Однако, несмотря на существенную стоимость, личный транспорт в исследуемый период все чаще рассматривался не как показатель высокого уровня благосостояния его владельца, а как средство передвижения, необходимое для повседневной жизни.

24 марта 1971 г. в г. Тольятти к открытию XXIV съезда КПСС была сдана в эксплуатацию первая очередь автозавода по производству легковых малолитражных автомобилей ВАЗ-2101 «Жигули», созданных на базе итальянского автомобиля ФИАТ-124. Выпуск машин на предприятии стал

составлять около 220 тыс. в год, однако их стоимость значительно превышала цену «Запорожца» и была несколько выше стоимости «Москвича». К примеру, в 1971 г. автомобиль марки «Жигули» стоил 5 тыс. 620 руб., а к 1987 г. его цена возросла до 9 тыс. 800 руб. «Жигуленок», а именно так стали называть автомобиль в народе, имел пятиместный кузов и мог развивать скорость до 140 км/ч.

С середины 1970-х гг. автомобили «Жигули» стали поступать в Тюмень. С появлением машины в свободной продаже на его покупку стали возникать очереди, однако основная часть населения все же не могла купить машину из-за невысоких заработных плат, хотя у многих была такая мечта. Для покупки автомобиля в течение нескольких лет люди копили деньги путем жесточайшей семейной экономии.

С увеличением в городе количества личного транспорта, актуальной становилась проблема мест для стоянки автомобилей. В 1972 г. местными органами власти принимается решение о строительстве гаражей в районе Червишевского тракта, Дома обороны, а также в заречной части города. Изначально гаражи располагались в городе таким образом, что владельцам приходилось добираться до них на автобусах.

Получение в личную собственность гаража было едва ли не более сложной процедурой, чем приобретение самого автомобиля. Собственность на гаражи зачастую была кооперативная и, следовательно, первым шагом в покупке гаража являлось вступление в кооператив, что мог позволить себе не каждый тюменец [Неприкосновенный запас, №3]. Трудности были связаны с длительными очередями на вступление в кооператив. Также, необходимо было платить взносы.

Другой значимой проблемой для автовладельцев был дефицит запасных частей. Опасаясь, что в момент, когда возникнет потребность в ремонте машины, необходимых запчастей может не оказаться в продаже, автолюбители нередко заранее скупали те или иные детали, которые затем хранились в гаражах или дома [ГБУТО ГАТО. Ф. Р2289. Д. 354. Л. 112]. Определенные сложности

возникали и с приобретением шин: в технический паспорт автомобиля при их покупке ставилась отметка с датой продажи соответствующего комплекта, после чего в течение трех лет водителю запрещалось покупать новые шины. Вместе с тем автовладельцам необходимо было периодически проходить технический осмотр автомобилей, а резина при регулярном использовании машин изнашивалась довольно быстро. По этой причине автовладельцы нередко оставляли более новый комплект шин для технического осмотра и зимнего периода, а сами использовали изношенную резину. Стоит отметить, что разделения на летние и зимние шины в исследуемый период не было [Советский автомобилист].

В исследуемый период, в связи с ростом количества личного автомобильного транспорта, увеличивается и число дорожно-транспортных происшествий. По этой причине, для снижения уровня аварийности на дорогах страны, предпринимается ряд мероприятий. Так, в 1973 г. для шоферов вводятся ремни безопасности [ГБУТО ГАТО. Ф. Р385. Д. 130. Л. 79–80]. Отныне, если ремень безопасности был предусмотрен конструкцией автомобильного средства, водители обязательно должны были пристегиваться во время движения. Другой мерой, направленной, на предотвращение дорожно-транспортных происшествий, стала унификация правил дорожного движения на всей территории страны.

Стоит отметить, что эти правила начали действовать еще с 1 января 1961 г., однако в исследуемый период они были существенно дополнены. К примеру, начиная с 1973 г., пешеходам с санками, тележками и велосипедами разрешалось ходить только по обочине проезжей части. Управление транспортным средством не рекомендовалось водителям в состоянии утомления или болезни. При начале движения шоферы обязаны были подавать предупредительные световые сигналы, а в случае отсутствия таковых – сигнализировать рукой [ГБУТО ГАТО. Ф. Р814. Д. 5103. Л. 121]. С 1 января 1973 г. был введен Государственный стандарт «Знаки дорожные». В соответствии со стандартом все дорожные знаки разделены на четыре группы:

предупреждающие (32 знака), запрещающие (25 знаков и 4 – конец ограничения), предписывающие (13 знаков) указательные (31 тип), а также таблички (23 типа) как дополнительные средства информации. Каждая группа знаков имеет определенную форму и окраску, что позволяет распознавать их на значительном расстоянии. В темное время суток в городах они освещаются, а на дорогах покрываются светоотражающими материалами [Фейгин, с. 115].

В городах устанавливалась максимально допустимая скорость движения. Для легкового, общественного транспорта и мотоциклов она составляла 60 км/ч, для остальных транспортных средств – 50 км/ч [Правила ПДД СССР]. К середине 1980-х гг. комплекс принятых мер позволил несколько снизить уровень дорожно-транспортных происшествий в стране [ГБУТО ГАТО. Ф. Р814. Д. 5120. Л. 15]. В Тюмени, за 18 лет количество ДТП сократилось на 16 % [ГБУТО ГАТО. Ф. Р814. Д. 5115. Л. 29].

В исследуемый период, в связи с быстрым распространением автомобильного транспорта, приобретает актуальность проблема экологии. Больше всего от этой проблемы страдала центральная часть города, поскольку именно через центр проходило большинство маршрутов общественного транспорта. Владельцы личного транспорта также добирались до своих рабочих мест через центральные улицы, соединявшие окраины города. Кроме того, в центре располагалось значительное количество мест досуга и отдыха, привлекавших жителей. В то же время основная часть городских районов не испытывала экологических проблем, связанных с деятельностью автомобильного транспорта. В городе сохранялось множество зеленых зон и территорий, где не слишком была заметна деятельность транспорта. Так, заречная часть города, микрорайон «Маяк» представляли собой экологически чистые районы с большой площадью озеленения [Шмыглева, с. 117].

Несмотря на постепенное распространение личного транспорта на улицах города, по уровню востребованности он все же уступал общественному. Это объяснялось рядом факторов. Прежде всего, стоимость проезда в общественном транспорте была достаточно низкой, и многие автовладельцы использовали

автобусы и троллейбусы для передвижений по городу. Личным транспортом тюменцы пользовались зачастую в выходные дни и праздники [Перцев, с. 7].

Таким образом, в исследуемый период количество личного транспорта на улицах города существенно возросло. Однако, несмотря на такую тенденцию, собственными машинами и мотоциклами продолжала владеть лишь небольшая часть городского населения. Согласно статистике ГАИ, в 1985 г. на 1000 тюменцев приходилось лишь 45 автомобилей [ГБУТО ГАТО. Ф. Р1956. Д. 2496. Л. 197]. Такая ситуация объяснялась наличием комплекса проблем, связанных с приобретением и использованием автомобилей: высокая стоимость машин, отсутствие необходимых запчастей, проблема хранения транспорта и др. Эти проблемы на длительное время способствовали преобладанию на улицах города пассажирского общественного транспорта. Востребованность городских автобусов, троллейбусов и такси обусловила высокую нагрузку на данные виды транспорта, что приводило к возникновению множества проблем в обслуживании пассажиров.

ГЛАВА 4. КВЕСТ ДЛЯ 7-9 КЛАССОВ КАК СПОСОБ ИЗУЧЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ТЮМЕНИ

Актуальность проекта обусловлена тем, что дорожно-транспортная инфраструктура обеспечивает стабильное развитие современного города. Данное понятие включает в себя не только дорожную сеть и собственно транспорт, но и безопасность на дорогах, пешеходные зоны и т.д. Современный курс краеведения изучает глобальные блоки, такие как экономика, социальное развитие, промышленность и т.д. Изучить локальные вопросы на примере города Тюмени позволит квест. Квест в игровой форме поможет школьникам освоить базовые правила дорожного движения, что в конечном итоге повысит уровень безопасности детей, находящихся на проезжей части, к примеру, во время перехода дороги. Также, создание квеста позволит углубить знания школьников по истории родного края. Квест – это возможность погружения школьников в советскую эпоху. Дети смогут сравнить улицы, транспорт, безопасность города в 1980-е гг. и современного мегаполиса XXI века. Более того, квест способствует развитию критического мышления, поскольку на каждой станции школьникам предлагается определенное задание, для решения которого необходимо проанализировать задачу, применить логические навыки и т.д. Таким образом, разработка квеста на сегодняшний день, безусловно, актуальна в педагогической практике.

Замысел проекта:

Согласно статистике Госавтоинспекции, в 2020 г. на дорогах города Тюмени погибло 13 детей. Наш проект направлен на снижение данной статистики до минимума, поскольку в ходе прохождения квеста у школьников будет сформировано целостное представление о правилах дорожного движения.

Целью проекта является формирование целостного представления школьников об особенностях дорожно-транспортной инфраструктуры.

Задачи проекта:

- способствовать развитию у учащихся гражданской ответственности;
- устранить пробелы в знаниях у учащихся по теме «Безопасность на дорогах города Тюмени».

- развивать навыки поисковой и аналитической работы.

Объектом проекта является дорожно-транспортная инфраструктура.

Предметом проекта является безопасность детей на проезжей части.

Гипотезой нашего проекта является предположение о том, что современные школьники среднего звена не имеют целостного представления о ПДД.

Сроки реализации проекта: 2 недели.

Целевая группа проекта: учащиеся 7–9 классов.

Реализация проекта:

Этапы:

1) Подготовительный этап.

На данном этапе будет организован сбор материала для создания квеста. Создаются 5 станций. Определяется круг задач для школьников на каждой станции. Прописываются цель и задачи квеста, а также планируемые результаты. Для школьников будут организованы тематические лекции, в ходе которых школьники познакомятся с тематикой квеста. В результате, дети будут иметь начальные представления о дорожно-транспортной инфраструктуре Тюмени. Данная информация поможет при прохождении квеста.

2) Основной этап.

На данном этапе учащиеся делятся на 4 команды посредством жеребьевки и выполняют задания на следующих станциях:

1) «Дорожные знаки»

Перед учащимися 9 карточек с различными дорожными ситуациями. На каждой карточке изображен заштрихованный дорожный знак. Школьникам необходимо определить, какой именно знак изображен на карточке. Дорожные знаки будут располагаться в отдельной стопке рядом с карточками, однако дорожных знаков будет больше чем карточек с целью развития логического мышления у школьников. Максимальный балл – 9, по 1 баллу за правильный

ответ. Градация баллов: 7–9 баллов – 3 фрагмента пазла, 4–6 баллов – 2 фрагмента пазла, 1–3 балла – 1 фрагмент пазла, 0 баллов – команда не получает фрагмент пазла.

После прохождения станции школьники будут иметь представление о дорожных знаках, часто встречающихся в городе. Это позволит повысить их уровень знания правил дорожного движения и тем самым минимизировать риск происшествий среди несовершеннолетних на проезжей части.

2) «Передайте за проезд»

Перед учащимися 2 колонки карточек. В первой колонке – фотографии советских автобусов, троллейбусов и маршрутных такси. Во второй – название моделей общественного транспорта. Перед выполнением задания школьникам предоставляется краткая информация об автобусах, троллейбусах и такси. К примеру, количество посадочных мест, общие характеристики и т.д. По этим описаниям учащиеся должны определить автотранспорт о каком идет речь. Максимальный балл – 6, по 1 баллу за правильный ответ. Градация баллов: 5–6 баллов – 3 фрагмента пазла, 3–4 балла – 2 фрагмента пазла, 1–2 балла – 1 фрагмент пазла, 0 баллов – команда не получает фрагмент пазла.

В итоге школьники познакомятся с автотранспортом советской эпохи.

Учащиеся смогут сравнить транспортную систему города, которая существовала в конце XX в. с дорожно-транспортной инфраструктурой современного областного центра. а это в свою очередь поможет развить аналитические навыки, которые, несомненно, пригодятся детям в процессе обучения.

3) «Назад в СССР»

На данной станции школьникам предлагается работа с картой. Перед учащимися будет 2 карты, первая – туристическая карта Тюмени за 1986 год, вторая – современная карта города. Школьники должны определить, что изменилось в данном районе города (район аэропорта «Плеханово», Дом Оборона). Максимальный балл – 10, по 2 баллу за правильный ответ. Градация

баллов: 8–10 баллов – 3 фрагмента пазла, 5–7 баллов – 2 фрагмента пазла, 1–4 балла – 1 фрагмент пазла, 0 баллов – команда не получает фрагмент пазла.

По окончании успешного прохождения станции, у учащихся, в первую очередь, будут развиты навыки работы с картой. Учащиеся смогут ориентироваться в легенде карты. Также, данная станция позволит школьникам понять, как изменилась дорожно-транспортная инфраструктура города Тюмени за 35 лет.

4) «Историческая рыбалка»

Перед учащимися лежит игрушечная удочка с магнитным крючком. Также небольшие карточки с различными вопросами по теме «Дорожно-транспортная инфраструктура». Перед выполнением задания, школьникам дается теоретический материал. Задача – запомнить основные моменты и затем «выловить» вопрос. Максимальный балл – 10, по 1 баллу за правильный ответ. Градация баллов: 8–10 баллов – 3 фрагмента пазла, 5–7 баллов – 2 фрагмента пазла, 1–4 балла – 1 фрагмент пазла, 0 баллов – команда не получает фрагмент пазла.

В итоге, собранные фрагменты образуют заключительную станцию. Результатом станции будет комплексное усвоение школьниками материала по теме: «Дорожно-транспортная инфраструктура» на примере города Тюмени.

5) «Исторический пазл»

Учащимся необходимо собрать пазл Тюмени в 1970–1980-е гг. Побеждает команда, собравшая пазл быстрее остальных, а также оценивается количество собранных фрагментов пазла в период прохождения квеста.

В конечном итоге, у учащихся сформируется целостная картинка советского города. Школьники не только в теории познакомятся с дорожно-транспортной инфраструктурой Тюмени, но и увидят наш город в 1980-е гг., собрав пазл.

Планируемые результаты:

- 1) У учащихся сформировано целостное представление о дорожно-транспортной инфраструктуре Тюмени;

- 2) Учащиеся могут проводить параллели между советским городом и областным центром, современниками которого являемся мы;
- 3) У учащихся развиты коммуникативные навыки, а также навыки работы в команде;
- 4) Учащиеся владеют навыками аналитического и критического мышления;
- 5) Учащиеся заинтересованы в проектной деятельности;
- 6) Учащиеся осознают важность изучения региональной истории.

Социальная и педагогическая значимость проекта:

Проект направлен на формирование мотивации у школьников к обучению истории родного края, организацию учебного сотрудничества с педагогами и сверстниками, на личностное саморазвитие учащихся. Более того реализация проекта направлена на овладение учащимися навыками познавательной, учебно-исследовательской и проектной деятельности.

Дальнейшее развитие проекта:

Наш проект имеет дальнейшее развитие, поскольку данный квест можно применить не только к городу Тюмени, но также изучить дорожно-транспортную систему ряд других городов страны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Утверждение генерального плана застройки города в 1969 г. способствовало развитию дорожно-транспортной системы Тюмени в конце 1960–второй половине 1980-х гг. В период с 1969 по 1987 гг. дорожная сеть города увеличилась на 275 км. Росту протяженности дорог способствовало строительство путепроводов, реконструкция улиц, а также подчинение близлежащих населенных пунктов соответствующим округам.

Вместе с тем в конце 1960–второй половине 1980-х гг. улучшалось и качество дорожного покрытия. Первоначально в центре, а затем и в других районах города на дорогах стал преобладать асфальт. С 1969 по 1987 гг. протяженность асфальтированных дорог возросла на 153 км.

Актуальной проблемой в области дорожного строительства в исследуемый период был дефицит запасных деталей к дорожно-строительной техники. Для предотвращения данного дефицита организовывались командировки в Казахскую ССР. Не менее важной проблемой была нехватка строительных материалов. Данное обстоятельство в конце 1960–второй половине 1980-х гг. способствовало строительству в Тюмени новых промышленных предприятий по их производству.

Негативно сказывались на качестве дорожного покрытия и природные факторы. В связи с быстрым износом, значительная часть дорог требовала капитального и ямочного ремонта. За период с 1969 г. по 1987 г. капитальному ремонту подверглось 42 км, ямочному – 50 км городских дорог.

В исследуемый период существенно возрастает роль пассажирского общественного транспорта. Ведущим автотранспортным предприятием в конце 1960–второй половине 1980-х гг. было ТПАТП №1. Ежегодно происходило расширение автобусного парка, а также маршрутной сети. С 1969 по 1987 гг. количество автобусов увеличилось на 118 машин, в 3 раза выросла маршрутная сеть.

Для обеспечения транспортом промышленных предприятий и организаций, в 1978 г. было создано ТПАТП №2. За 9 лет автопарк данного

предприятия увеличился на 50 машин. Основными автобусами, задействованными в исследуемый период для обслуживания населения города, были «ПАЗы», «ЛАЗы» и «ЛиАЗы».

Большое значение для дорожно-транспортной инфраструктуры Тюмени имел запуск в 1970 г. первой в городе троллейбусной линии. Маршрутная сеть троллейбусов в областном центре ежегодно расширялась. К 1987 г. в Тюмени насчитывалось 15 троллейбусных маршрутов. Основной моделью троллейбусов, использовавшихся для обслуживания пассажиров, был «ЗиУ-5». В 1980 г. он был заменен на «ЗиУ-9».

Стоит отметить, что в 1980-е гг. городскими властями разрабатывался проект трамвайных линий, которые должны были снизить остроту проблемы пассажирских перевозок. Однако проект не был реализован, и трамвайные линии так и не построили. Это было связано с тем, что для организации движения трамваев необходимо было расширять улицы, в том числе и историческую часть города. Еще одной причиной отказа от организации в городе трамвайного движения была проблема безопасности.

В исследуемый период, помимо автобусного и троллейбусного транспорта, в Тюмени курсировали маломестные маршрутные такси модели «РАФ». Первые маршрутки появились в Тюмени еще в феврале 1960 г. Второе появление в Тюмени этого вида транспорта произошло в 1968 г. Маршрутки курсировали по городу до 1975 г. В третий раз маршрутное такси было организовано в Тюмени в январе 1980 г. Наряду с маршрутным транспортом, курсировавшим по улицам города, тюменцы имели возможность воспользоваться услугами такси, парк которых в период с 1969 по 1987 гг. увеличился с 265 до 406 автомобилей. Для обслуживания горожан в исследуемый период использовались автомобили марки «Волга». Основная стоянка такси располагалась на ул. Московский тракт.

Координация деятельности общественного транспорта в исследуемый период осуществлялась центральной диспетчерской службой. Контроль передвижения автобусов и такси осуществлялся посредством системы

«Дистон», которая в 1969 г. была отмечена серебряной медалью выставки достижений народного хозяйства в Москве.

Деятельность пассажирского общественного транспорта Тюмени в исследуемый период сопровождалась многочисленными нареканиями со стороны населения.

Наиболее распространенные замечания горожан были связаны с организацией маршрутной сети. В частности, тюменцы указывали на то, что большая часть маршрутов проходила по центру и, следовательно, уехать с окраин Тюмени было проблематично. Также пассажиры нередко жаловались на интервалы движения автобусов, которые, в отдельных случаях, могли достигать более одного часа. Горожане сетовали на то, что на остановочных пунктах, особенно в районах, отдаленных от центра города, часто отсутствовало расписание общественного транспорта. Значимой проблемой в деятельности пассажирского общественного транспорта оставалась и культура обслуживания горожан.

В конце 1960–второй половине 1980-х гг., наряду с общественным транспортом, в городе происходит быстрый рост числа мотоциклов и личных автомобилей. В связи с большей доступностью мотоциклов, их количество значительно превышало число автомобилей на протяжении всего исследуемого периода. Однако если в 1969 г. соотношение автомобилей и мотоциклов в городе составляло 1:3, то уже к 1987 г. оно сократилось до 1:2.

На улицах города в исследуемый период наиболее часто можно было встретить мотоциклы «Иж-Юпитер», «Иж-Планету» с боковой коляской и «Восход». Самыми доступными и популярными среди горожан автомобилями были «Запорожцы», «Москвичи» и «Жигули», чуть реже в Тюмени встречались «Волги».

Получение автомобиля в конце 1960–второй половине 1980 гг. представляло собой достаточно длительную процедуру. Специальные комиссии изучали личные дела каждого потенциального владельца, их общественную деятельность и т.д. После того как автомобиль поступал в личное пользование,

актуальным для владельца становился вопрос хранения машины. Поскольку собственность на гаражи, в большинстве случаев, была кооперативная, тюменцам необходимо было вступить в кооператив, предварительно дождавшись своей очереди и заплатив взносы. Актуальной проблемой на протяжении исследуемого периода оставался дефицит запасных частей для автомобилей.

Разработанный педагогический проект напрямую связан с обеспечением безопасности детей на дорогах. В результате прохождения квеста, который будет организован в рамках краеведческого кружка, учащиеся получают базовые знания по разным блокам, таким как «дорожные знаки», работа с картой, «общественный транспорт СССР» и др. Кроме того, у школьников будет сформировано целостное представление о дорожно-транспортной инфраструктуре города. Помимо получения практических навыков, учащиеся научатся работать в команде и разовьют аналитическое и критическое мышление.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**I. Источники****Неопубликованные источники****1. Государственный архив Тюменской области**

1. «Гараж», Кооператив // ГАТО Ф. 2289. Оп. 3. Д. 354. 56 л.
2. Акты приема в эксплуатацию участка автомобильной дороги Тюмень-Тобольск, от ст. Байкалово до с. Ворогушино // ГАТО Ф. 1952. Оп. 1. Д. 453. 58 л.
3. Гаражный комплекс. Заказные спецификации. Задание заводу-изготовителю. Чертежи. СибНИПИГазстрой // ГАТО Ф. 2247. Оп. 4. Д. 6. 69 л.
4. Годовые бухгалтерские отчеты подведомственных предприятий // ГАТО Ф. 1792. Оп. 1. Д. 1056. 75 л.
5. Годовые отчеты по эксплуатации дорог местного значения Тюменского облдоруправления ПДУ № 1480, 1481, 1482, 1483, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 2597, 2598 и Уватской отдельной дистанции, дорснаб (т. 1) // ГАТО Ф. 1790. Оп. 1. Д. 737. 236 л.
6. Годовые планы (сводный, подведомственных предприятий) по труду, фонду зарплаты, документы (планы, расчеты и др.) по повышению производительности труда и снижению себестоимости строительномонтажных работ за 1986 г. // ГАТО Ф. 1952. Оп. 1. Д. 451. 462 л.
7. Годовые статотчеты (№-дг) управления и подведомственных организаций о наличии дорог республиканского, областного и местного значения // ГАТО Ф. 1790. Оп. 1. Д. 839. 114 л.
8. Годовые статотчеты предприятий и организаций г. Тюмени отпускающих теплоэнергию, списки снабжающих население и коммунально-бытовые учреждения теплоэнергией и горячим водоснабжением (ф. 1-теп) // ГАТО Ф. Р698. Оп. 1. Д. 1226. 72 л.
9. Годовые статотчеты управления по автобусным маршрутам // ГАТО Ф. 1792. Оп. 3. Д. 557. 59 л.

10. Годовые статотчеты управления по автобусным маршрутам // ГАТО Ф. 504. Оп. 3. Д. 504. 127 л.
11. Докладные записки в Совет Министров СССР и РСФСР, Госплан СССР и РСФСР о деятельности облисполкома // ГАТО Ф. 814. Оп. 1. Д. 5115. 192 л.
12. Документы о награждении рабочих и служащих областной Почетной грамотой облисполкома // ГАТО Ф. Р814. Оп. 1. Д. 5103. 71 л.
13. Документы Тюменского облздравотдела о случаях пищевого отравления среди дошкольников, о мерах предотвращения ДТП, об онкологической помощи в Тюменской области и др., присланные для сведения в Тюменский облкожвендиспансер (решения, письма, информационный бюллетень) // ГАТО Ф. 385. Оп. 1. Д. 130. 35 л.
14. Единовременные отчетные топливно-энергетические балансы (сводный, подведомственных организаций) (ф. 1-ТЭБ) за 1985 г. // ГАТО Ф. 1894. Оп. 1. Д. 1093. 340 л.
15. Коллективные договора подведомственных управлению автопредприятий, т. 1 // ГАТО Ф. 1792. Оп. 3. Д. 560. 304 л.
16. Переписка с комитетом Госконтроля и комитетом ГАИ, Госпланом СССР и РСФСР по вопросам учета планирования народного хозяйства, вопросы статистики и работе отдела Севера и Пр. Вер. Совета СССР и РСФСР // ГАТО Ф. Р814. Оп. 1. Д. 5120. 386 л.
17. Переписка с Министерством автошоссейных дорог и Главдорупромом по основной деятельности Тюменского облдоруправления // ГАТО Ф. 1790. Оп. 1. Д. 669. 15 л.
18. Приказ № 1 о мерах по выполнению объединением государственного плана экономического и социального развития на 1986 год // ГАТО Ф. 1792. Оп. 1. Д. 939. 80 л.
19. Протоколы заседаний (№ 1-№ 26) постоянной комиссии по транспорту и связи и документы к ним // ГАТО Ф. 5. Оп. 1. Д. 1421. 166 л.

20. Протоколы заседаний (№ 1-№ 26) постоянной комиссии по транспорту и связи и документы к ним // ГАТО Ф. 5. Оп. 1. Д. 1421. 166 л.
21. Протоколы заседаний ГЭК по защите дипломных проектов, присвоении квалификации и выдаче дипломов специальности 1609 «Автомобили и автомобильное хозяйство», т. 1 // ГАТО Ф. 1956. Оп. 1. Д. 2243. 48 л.
22. Протоколы заседаний ГЭК по защите дипломных проектов, присвоении квалификации, выдаче дипломов специальности 1609 «Автомобили и автомобильное хозяйство», т. 3 // ГАТО Ф. 1956. Оп. 1. Д. 2496. 120 л.
23. Пятилетний план управления по экономическому и социальному развитию дорожного хозяйства управления // ГАТО Ф. 1790. Оп. 1. Д. 919. 92 л.
24. Пятилетний план управления по экономическому и социальному развитию дорожного хозяйства управления // ГАТО Ф. 1790. Оп. 1. Д. 919. 92 л.
25. Сводные итоги (ф. 1-1тр) учета наличия автомобилей, гаражей и персонала по южным городам области // ГАТО Ф. 1112. Оп. 1. Д. 8649. 22 л.
26. Сводный годовой бухгалтерский отчет управления по основной деятельности и капвложениям, с объяснительной запиской // ГАТО Ф. 1792. Оп. 3. Д. 802. 223 л.
27. Трест «Тюменьдорстрой» Главного управления по строительству автомобильных дорог в районах Урала и Западной Сибири Министерства транспортного строительства СССР // ГАТО Ф. 1952. Оп. 1. Д. 39в. 657 л.

Опубликованные источники

Периодическая печать

1. Тюменская правда. 1970, № 8.
2. Тюменская правда. 1972, № 9.
3. Тюменская правда. 1975, № 3–7.
4. Тюменская правда. 1976, № 6.
5. Тюменская правда. 1979, № 4.

6. Тюменская правда. 1975, № 3–7.
7. Тюменская правда. 1983, № 4.
8. Тюменская правда. 1985, № 9.

II. Литература

1. Аксенов И.Я. Транспорт и охрана окружающей среды. Москва: Транспорт, 1986. 176 с.
2. Бирюков В.Е. Транспорт в двенадцатой пятилетке. Москва: Знание, 1986. 64 с.
3. Вишник Г.В. Троллейбус пассажирский ЗиУ-682Б (ЗиУ-9). Москва: Транспорт, 1977. 208 с.
4. Зотов Д.К. Проблемы развития транспорта СССР. Москва: Транспорт, 1990. 303 с.
5. Иваненко А.С. Новые прогулки по Тюмени. Тюмень: Радуга, 2008. 336 с.
6. Иваненко А.С. Прогулки по Тюмени. Тюмень: Слово, 2006. 309 с.
7. Иваненко А.С., Иванов О.В. История автомобильных дорог Тюменской области. Тюмень: Слово, 1999. 415 с.
8. Кружинов В.М. Тюмень: Вехи истории. Екатеринбург: Среднеуральское книжное издательство, 1994. 236 с.
9. Маркова А.Н. Транспорт СССР и основные этапы его развития. Москва: Наука, 1977. 232 с.
10. Надежко А.А. Дороги России: Исторический аспект. Москва: КРУК, 1996. 408 с.
11. Скворцова О.В. Дороги России: страницы истории дорожного дела. Санкт-Петербург: Лики России, 1996. 200 с.
12. Юдин В.А., Самойлов Д.С. Городской транспорт. Учебник для вузов. Москва: Стройиздат, 1975. 287 с.

Диссертации и авторефераты диссертаций

1. Бойко В.П. Исторические очерки строительства дорог и мостов. Томск: Издательство Томского государственного архитектурно-строительного университета, 2012. 149 с.

2. Болдырев А.С. Общественный транспорт г. Тюмени в 1975–1985 гг. в контексте городской среды: проблемы и пути решения // Вестник Чувашского университета. 2019. № 4. С. 45–55.
3. Веселов С.И. Автомобильно-дорожное строительство на севере Западной Сибири в 1963-1991 гг.: специальность 07.00.02 Отечественная история: дис. канд. ист. наук. Сургут, 2019. 358 с.
4. Каючкин Н.П. Проблемы географии транспорта Тюменской области // Сибирский географический сборник. 1975. № 11. С. 61–104.
5. Кобылковский Г.П., Лисов В.А., Шишков Ю.Ф. Комплексное развитие транспорта нефтегазоносных районов Западной Сибири // Промышленный транспорт. 1979. № 5. С. 2–4.
6. Лихорадова И.Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX–XX веках: специальность 07.00.02 Отечественная история: автореф. дис. канд. ист. наук. Воронеж, 2004. 28 с.
7. Перцев В.А. Проблемы снабжения населения России личным автомобильным транспортом в 1970-е гг. // Общественные науки. 2013. № 3. С. 1–5.
8. Прищепа А.И. Как строили автомобильные дороги в Сургуте // Вестник Сургутского государственного университета. 2013. № 1. С. 79–82.
9. Шмыглёва А.В. Экологическая политика в Западной Сибири: 1970–1990-е гг.: специальность 07.00.02 Отечественная история: автореф. дис. канд. ист. наук. Томск, 2003. 24 с.

III. Электронные издания

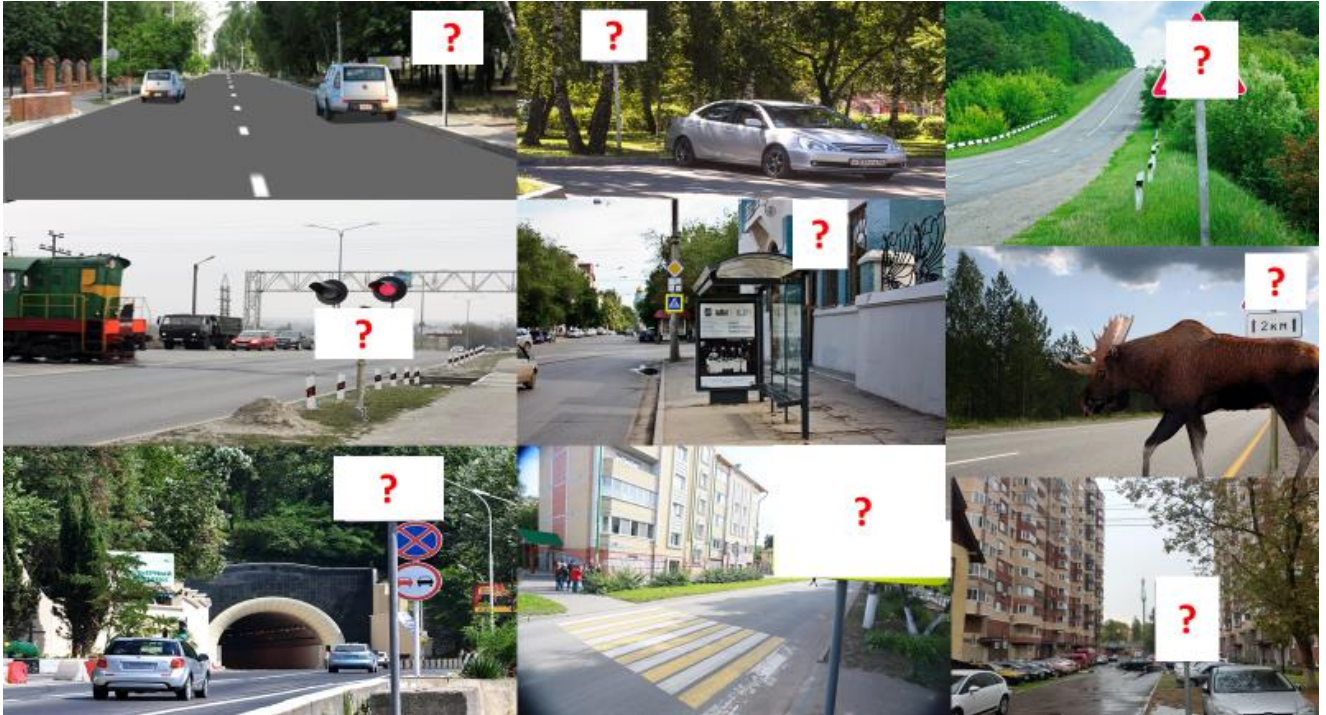
1. Автопрайс.РФ [сайт]. Тюмень, 2018. URL <https://автопрайс.рф/tyumen-v-tsifrah/> (дата обращения: 15.12.2020).
2. Администрация города Тюмени: официальный сайт. Тюмень. URL <http://www.tyumen-city.ru/vlast/administration/struktura-administracii-goroda-tyumeni/departaments/departament-dorojnoi-infrastrukturi-i->

- transporta/passajirskii-transport-obsego-polyzovanii/ (дата обращения 12.01.2021).
3. Бакулина Т.И., Болдырев А.С. Проблемы городского общественного транспорта в 1975–1985 гг. на страницах местной прессы (на примере г. Тюмени) // *Universum: общественные науки: электрон. научн. журн.* 2015. № 6 (16). URL: <https://7universum.com/ru/social/archive/item/2273> (дата обращения: 15.04.2021).
 4. История общественного транспорта [сайт]. Тюмень, 2017. URL <https://tgt72.ru/history/> (дата обращения: 21.03.2021).
 5. История тюменского автобуса [сайт]. Тюмень, 2014. URL <https://park72.ru/city/36699/> (дата обращения: 17.03.2021).
 6. Маршрутная сеть города [сайт]. Тюмень. URL <https://tgt72.ru/map/> (дата обращения 28.01.2021).
 7. Наша газета [сайт]. Тюмень. URL <https://ng72.ru/news/5747> (дата обращения 25.04.2021).
 8. Неприкосновенный запас: электронный журнал. Москва. URL <https://magazines.gorky.media/nz/2016/3/sovetskij-garazh-istoriya-gender-i-melanholiya.html> (дата обращения 19.04.2021).
 9. Правила ПДД СССР: официальный сайт. Москва. URL <https://gaiussr.su/doc/28-pravila-pdd-sssr.html> (дата обращения 29.04.2021).
 10. Советский автомобилист [сайт]. Минск. URL <https://www.abw.by/novosti/rb/157195> (дата обращения 06.05.2021).
 11. Тюменьгортранс [сайт]. Тюмень. URL <https://tgt72.ru/> (дата обращения: 11.03.2021).

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Станция «Дорожные знаки»



Станция «Передайте за проезд»



ЛиАЗ-667



КАВЗ



Раф-2203



Икарус

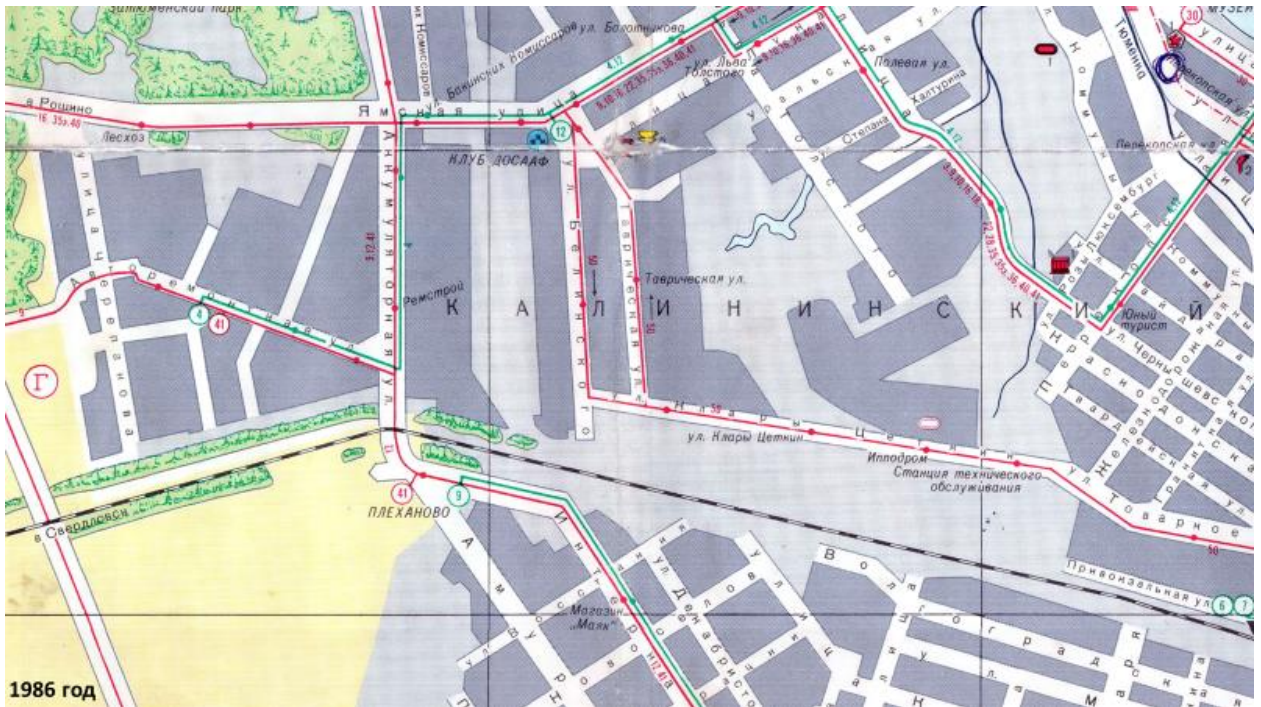


ЛАЗ-665



ЗиУ-9

Станция «Назад в СССР»



Станция «Историческая рыбалка»

1. Какие проблемы были в дорожном строительстве в 1970-е – 1980-е гг.?
2. В каком году произошло крупнейшее наводнение в Тюмени?
3. В какую республику организовывались командировки из-за дефицита запасных деталей на строительную технику?
4. Сколько автобусных маршрутов было в Тюмени в 1969 году?
5. Когда в Тюмени открыли троллейбусную линию?
6. Какой инцидент произошел в 1982 году, связанный с общественным транспортом?
7. Какая система следила за передвижением автобусов и такси в Тюмени?
8. Какой автомобиль был люксовым в Тюмени в 1970-е – 1980-е гг.?
9. Какой запрет устанавливался после покупки нового комплекта шин?
10. Какие мотоциклы были популярны в 1970-е – 1980-е гг.?



Станция «Исторический пазл»

