# КОМИТЕТ ПО ОБРАЗОВАНИЮ МЕРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

«Мир между государствами пройдет через торговлю

и только транспорт ускорит это движение»

К. МАРКС

### ТРАНСПОРТ В ЖИЗНИ ГОРОДА

Черновой Ольги

ученицы 10б класса

гимназии № 426

Санкт-Петербург

2002г.

**СОДЕРЖАНИЕ:**

Введение…………………………………………………………… 3

1. История развития транспорта в г. Санкт-Петербурге………. 4

а. Первые дороги и мосты…………………………………….. 4

б. Конный транспорт…………………………………………... 5

в. Трамваи, троллейбусы, автобусы, такси…………………… 6

г. От Петербурга до Царского Села…………………………... 7

д. Воздушный и подземный транспорт………………………. 7

е. Город-порт…………………………………………………… 8

1. Роль и значение транспорта…………………………………… 8

а. Экономическая роль………………………………………… 8

б. Политическое значение……………………………………... 9

в. Социальное значение………………………………………… 9

г. Культурная функция…………………………………………. 9

д. Оборонное значение…………………………………………. 10

1. Отрицательное влияние транспорта…………………………... 10
2. Транспорт в наши дни…………………………………………. 11
3. Изменения, связанные с юбилеем города…………………….. 12

Заключение…………………………………………………………. 13

Список используемой литературы………………………………... 14

**ВВЕДЕНИЕ:**

«Подобно движению мельчайших частиц, несущих

энергию другим телам, транспорт является

жизненно важным и связующим звеном между

различными сферами человеческой деятельности»

А. Эйнштейн

Говорить о транспорте - это все равно, что говорить о движении, от которого зависит эволюция человечества. Протяженностью в несколько тысяч лет человек в своем развитии прошел этап от момента изобретения колеса до освоения вселенной и если сравнить древние потребности человечества в транспорте, то они ничтожно малы по сравнению с его желанием сократить расстояние в кротчайшие сроки. Цель данной работы – проста, поскольку не требует никаких доказательств и подтверждений. Ни одно государство в мире в своем историческом развитии не обходилось и не обойдется без развитой транспортной инфраструктуры. Роль транспорта в жизни планеты, государства и города действительно важна, поскольку только движение ведет к прогрессу. Ярким примером этому является наш город Санкт - Петербург, который олицетворяет собой не только многомиллионный мегаполис с развитой экономической структурой, но и одновременно является крупнейшим культурным и политическим центром страны. Многие города России являются более древними чем Санкт – Петербург, но не многие из них достигли такого экономического и политического уровня, как этот город. Поскольку в отличие от них расположение «Северной Пальмиры» явилось основным базисом для развития торгово-промышленных и экономических отношений с другими странами. Именно в этом развитии главнейшую роль сыграл транспорт.

1. **ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТА**

## Первые дороги и мосты

Петербург строился как крепость и порт. Но строился он не на море, а на реке. И застраиваться город начал главным образом по рекам, поэтому добраться из одной его точки в другую было очень трудно. Согнанные со всей России крестьяне в тяжелых условиях возводили первые здания города на Неве. И в это же время в не менее тяжелых условиях прокладывали первые дороги и мосты. В начале улицы просто прокладывали досками, а через реки и каналы устраивали паромные или понтонные переправы. Затем согласно указу Петра в 1714 году, все улицы стали выкладывать камнем. И к концу 18 века большую часть улиц покрыли булыжником. Такая мостовая считалась долговечной, но ездить по ней на железных колесах было мучением. Тогда в 1825 году вместо булыжника стали использовать деревянные кругляши – торцы. Мостовые стали гораздо удобнее, но требовали постоянного ремонта, поэтому их прокладывали только на главных улицах города, включая Невский проспект. И только в 1839 году улицу покрывают асфальтом, но из-за плохого качества от него надолго отказываются. Постепенно заасфальтированные дороги приобрели популярность в конце 1876 года.

Первые мосты в городе были понтонные, то есть представляли собой настил на нескольких связанных друг с другом лодках и баржах. Одним из них был Исаакиевский мост через Неву, сооруженный в 1727 году. Но мосты имели ряд недостатков, одним из которых было то, что при сильном волнении и ледоходе их сносило, из-за чего острова иногда на неделю оказывались отрезанными от города. Позже началось строительство каменных мостов через каналы, а в 80х годах были возведены первые в России разводные мосты, не мешавшие судоходству на реке. Вначале 19 века через небольшие реки и каналы начали сооружать железные мосты, а затем и железнодорожные. Так к 1917 году в Петербурге насчитывалось уже более 200 мостов и мостиков.

**Конный транспорт.**

Транспорт для перевозки людей и грузов был самый разнообразный. Сухопутный транспорт был в основном конный: легковой для пассажиров и ломовой для грузов. Постепенно вводился общественный транспорт: конки, дилижансы, паровики. Но большая часть населения города, особенно бедного трудового люда, ходило пешком, так как не в состоянии было себе позволить заплатить за транспорт, который был для них дорог. Поэтому рабочие старались поселиться как можно ближе к заводу или фабрике, где они работали. Владельцы предприятий шли им навстречу и строили около фабрик каменные или деревянные дома для своих рабочих. Так образовывались рабочие окраины. Общественный транспорт в основном стал служить для учащихся, мелких служащих, чиновников и приказчиков. Именно они долгое время пользовались услугами извозчиков, в конце 19 века число которых превысило 20 тысяч. Извозчикам было положено носить специальную бляху с номером и шапку с желтой лентой, а также красить экипажи в желтый цвет. Самыми дорогими извозчиками считались “лихачи”. У них лошади и экипаж был лучше, сами они были виднее и богаче. “Лихачи” выжидали выгодного случая у театров, ресторанов и других мест, где появлялась богатая публика.

Много было в Петербурге и собственных выездов. Экипажи у собственников были разнообразные: кареты, коляски одноконные и пароконные, фаэтоны, мальпосты и так далее. Они гордились своими выездами – это был показатель их богатства и положения в свете.

Но постепенно извозчиков стали вытеснять конно-железные дороги, которые были очень распространенным видом перевозки людей. В 1860 году открыли первую линию конки – это был вагон, который тащила по рельсам пара лошадей. Из-за низкой скорости, примерно 8 км/час, конку вначале использовали только для перевозки грузов. Однако после появления новых линий, трудовой люд, не имеющий денег на извозчиков, ста ездить на дешевой конке. И к началу 20 века в городе насчитывалось около 30 линий конок.

Постепенно ритм городской жизни ускорялся, и низкая скорость конки стала многих не устраивать. Появились новые проекты перевода конки на паровую или электрическую тягу, но городская казна не имела необходимых средств. И только через 27 лет в городе появляется новый вид транспорта, состоящий из вагона и снабженный электродвигателем.

**Трамваи, троллейбусы, автобусы, такси.**

Так в 1907 году в Санкт-Петербурге пошел первый трамвай по линии от Александровского сада по Конногвардейскому бульвару, далее по Кронштадтской пристани. По сравнению с конкой вагон был очень красив и удобен. Кондуктор и вагоновожатый были одеты в добротную форму. И публика первоначально стала относиться к трамваю, как к развлечению. Но постепенно он становиться основным видом пассажирского транспорта, вытеснив конку и извозчиков. Постепенно трамваи совершенствуются и изменяются, делаются более мощными и быстроходными. В 1917 году выходит на линии более 710 трамвайных вагонов, которые перевозили до 500 тысяч пассажиров в день.

Новый вид общественного транспорта, составившего серьезную конкуренцию трамваю, появляется в 1936 году. Троллейбусы быстро завоевывают популярность у петербуржцев, разъезжая по центральным улицам города. После 1907 года в городе появляются первые автомобили, а в1926 году и первые автобусы, которые соединили центр города с его “спальными” районами.

**От Петербурга до Царского Села.**

С первых лет своего основания Санкт-Петербургу стало необходимо взаимодействовать с другими городами России и ближнего зарубежья. В этом огромную роль сыграла железная дорога, сеть которой соединила Петербург с каждым уголком России. Первая в России железная дорога была проложена в 1837 году и соединила Петербург с Царским Селом. Затем по приказу императора Николая 1 была построена железная дорога соединившая Санкт-Петербург с Москвой протяженностью 650 км. Позже начали создаваться частные и государственные компании, которые продолжили строительство железной дороги на запад и север, в Финляндию. В первые годы Советской власти железнодорожная сеть была расширена и вошла в систему Октябрьской железной дороги. Постепенно поезда перешли на электровозную тягу и их скорости возросли. В 1987 году максимальная скорость достигает 200 км/ч. Было построено 12 железнодорожных направлений, 8 из которых ведут на юг от Невы и 4 на север.

**Воздушный и подземный транспорт.**

Метро в Санкт-Петербурге появилось гораздо позднее, чем в Москве, но его прокладка значительной мере отличается сложностью расположения от Московского метрополитена, ведь строить его пришлось не просто под землей, а под Невой, что приносило немаловажные затруднения при проведении работ, но усилило его меры безопасности. 15 ноября 1955 года в эксплуатацию вступили первые 8 станций Кировско-Выборгской линии .В настоящее время в Санкт-Петербургском метрополитене свободно курсируют до 130 электропоездов ( 1200 вагонов ), которые в сутки перевозят до 2,5 млн. чел.

Самым быстрым , на данном этапе развития, видом транспорта является воздушный. Первые опыты воздухоплавания в городе относятся к концу 19 началу 20 веков. И лишь в 1932 году начались регулярные воздушные перевозки, осуществляемые из аэропорта « Шоссейная», а ныне «Пулково». В городе существует 4 грузоперевозчика, которые осуществляют воздушные рейсы как внутри страны, так и на международных линиях. Помимо этого в городе создан ряд стратегически важных объектов военно-воздушного назначения, которые также осуществляют транспортные функции.

**Город – порт.**

Почти всю первую четверть 18 века главной функцией города является военная. Она включает в себя обеспечение обороны северо-западных рубежей России, создание военно-морского флота и армии. Первыми объектами строительства стали крепости и предприятия для постройки судов. Постепенно Санкт-Петербург превращается в крупный военно-промышленный центр. С открытием «окна в Европу» Петр 1 устанавливает ни только свое господство на Балтике, но торговые отношения с рядом северо-западных стран. К 1725 году, когда Санкт-Петербург уже считается главным торговым портом России, экспорт значительно превышает импорт и в порт прибывает до 450 судов ежегодно.

1. **Роль и значение транспорта.**

**Экономическая роль.**

Огромное экономическое значение в жизни мегаполиса имеет транспортное обеспечение. Взаимодействие промышленных предприятий, сфер обслуживания и торгово-потребительского рынка напрямую зависит от транспорта. Подобно кровеносным сосудам, транспортные артерии оплели города и области основными своими преимуществами: быстротой, доступностью и коммуникабильностью. Экономика страны в целом на прямую зависит от способности транспортно-промышленного комплекса удовлетворить запросы внутреннего и внешнего рынка.

**Политическое значение.**

Помимо экономической роли, развитие транспорта имеет большое политическое значение, поскольку символизирует и олицетворяет статус государства на международном рынке. Ярчайшим примером в этом является известный исторический факт, а именно (первый пуск метро в Англии совпал с отменой крепостного права в России), который подтвердил главенствующую роль на международной арене государств с развитой экономикой и в частности транспорта.

**Социальное значение.**

Нельзя забывать, что помимо экономического значения транспорта эта отрасль в огромной степени удовлетворяет потребности населения. Различные виды транспорта, а именно: наземный, подземный, водный и воздушный, позволяют в кратчайшие сроки обеспечить доставку населения и, что немаловажно, по их желанию в пункты назначения. Транспортная инфраструктура города в развитом государстве обеспечивает потребности различных социальных групп населения.

**Культурная функция.**

Посещаемость, изучение и ознакомление с исторической и духовной жизнью города напрямую зависит от транспорта. И здесь важную роль играют перевозки людей и из-за границ, и из других регионов страны. Учитывая потребности данной категории людей (туристов), транспортная отрасль обеспечивает им посещение исторических и памятных мест наземным и водным транспортом.

**Оборонное значение.**

Жизнь человека неразрывно связана с транспортом, и для обеспечения безопасности граждан, транспорт помимо социальных услуг носит и оборонное значение. Защита воздушных, водных и сухопутных рубежей напрямую зависит от транспорта. Это и перевозка и доставка боевой техники, энергоресурсов и средств обеспечения военнослужащих, а также возможность достичь пунктов назначения в кратчайшие сроки.

**3. Отрицательное влияние транспорта.**

Несмотря на то, что транспорт играет немаловажную роль в жизни города, с его возникновением стали появляться множество проблем, решить которые не всегда удается. Наш город издавна принято называть «Северной Венецией» и действительно, он похож на этот красивый Итальянский город-музей, но есть и существенная разница. В Венеции не бывает уличных ”пробок’’ , которые замучили петербуржцев, потому что основные транспортные магистрали там – каналы. Чтобы решить эту проблему и избавить Петербург от пробок, администрация вкладывает немалые деньги в строительство наземных дорог, объездных трасс, новых мостов и различных путепроводов. Сейчас основной причиной заторов считаются тяжелые грузовики и автопоезда, а самым узким местом для них – мосты через Неву. Для этого планируется создание КАД (кольцевой автомобильной дороги) вокруг Петербурга: она должна отвести поток транзитных грузовиков и снизить нагрузки на мосты. Перенасыщенность транспортных средств на дорогах повлекло за собой увеличение дорожно-транспортных происшествий, в которых страдает техника, а зачастую и гибнут люди. Как и любой крупный город с развитой экономикой , жители Северной столицы страдают от загрязнения атмосферы. Количество автомашин в городе ежегодно растет, а вместе с этим увеличивается валовой выброс вредных продуктов в атмосферу.

**4. Транспорт в наши дни.**

Сегодня транспорт продолжает играть большую роль в жизни каждого петербуржца. Всего, по данным ГИБДД Санкт-Петербурга и Ленинградской области, в городе зарегистрировано 991 тысяча автомобилей, в том числе 737,9 тысяч легковых. У физических лиц зарегистрировано 19,4 тысячи грузовых автомобилей, у юридических лиц – 63,99 тысяч грузовых автомобилей. Перевозки пассажиров осуществляются на 4 линиях метро с 56-ю станциями, в том числе с 6-ю пересадочными узлами; на 58-и трамвайных и 47-и троллейбусных маршрутах; на 395-и автобусных маршрутах, в том числе 198 городских, 159 пригородных и 38 междугородных; на 274-х таксомоторных маршрутах и на 95-и маршрутах автобусов-экспрессов, а также железнодорожным транспортом, протяженность которого в черте города составляет 75 км.

Вступление в силу программы обновления пассажирского транспорта, начавшаяся параллельно с реконструкцией транспортных магистралей и мостов, завершило годовые поставки новых автобусов. За счет городского бюджета было приобретено 300 современных машин. По сравнению с 2001 годом заметно выросли объемы доставок товаров железнодорожного и водного транспорта. В основном это увеличение произошло за счет вывоза российской продукции за рубеж, что благоприятно сказалось на экономике Санкт-Петербурга.

Современный порт является крупнейшим транспортным узлом, где тесно взаимодействуют морской, речной, железнодорожный и автомобильный транспорт. Сейчас в Санкт-Петербурге зарегистрировано 310 предприятий морского транспорта, и существует реальная возможность превратить круизный бизнес в высокодоходный для города. Ведь уже не первый год подряд Петербург удерживает первенство на Балтике по количеству круизных пассажиров, стремящихся посетить самую привлекательную «жемчужину Северной Европы». Доходы мегаполиса от маломерного флота невозможно сопоставить по сравнению с тем, что приносят морские пассажирские суда. Уже в 2001 году в город прибыло круизных пассажиров 163,9 тысячи. Все это дает большой прирост экономике города.

**5. Изменения, связанные с юбилеем города.**

Французский архитектор Ш.Э.Ле Корбюзье говорил, что ни один город не может расти быстрее, чем растет его транспорт. Действительно трудно представить себе жизнь горожан без автобусов и трамваев, без автомобильных дорог и метрополитена. Поэтому к 300-летию города администрация Петербурга создала ряд плановых работ, часть из которых посвящена транспортным проблемам города. Для осуществления этих работ правительство РФ выделило 2 млрд. 492 млн. рублей на обеспечение подготовки и проведение мероприятий в 2002 – 2003 годах. Так за 9 месяцев 2002 года уже отремонтировано 400 городских улиц, что примерно составляет 5,7 млн. квадратных метров дорожного покрытия, и если объемы финансирования не сократятся, то через несколько лет в Петербурге не останется улиц с выщербленным асфальтом. Уже удалось реконструировать около 20-и эскалаторов метрополитена, а до конца года планируется еще 4. В 2003 году начнется модернизация троллейбусов в соответствии с существующей программой, рассчитанной на 5 лет. Все это делается для того, чтобы жители Санкт-Петербурга и его гости встретили юбилей города комфортно и удобно.

**Заключение.**

Изучив историю транспорта , поняв его роль и значение в Санкт-Петербурге , мы смогли убедится в том, что он проходил поэтапное развитие и с каждым годом появлялись все новые виды транспорта, а старые еще более усовершенствовались. Это было продиктовано изменяющимися потребностями населения. Например: изначально существовали такие виды транспорта, как конные экипажи, а с появлением железных дорого – конка, но с возникновением отдаленных населенных пунктов от центра города появились автобусы дальних маршрутов, электропоезда, паромные переправы, метеоры, а в центре города – трамваи, троллейбусы и метро. Это было обусловлено увеличением численности населения и развитием торгово-экономических отношений, а именно транспорт и сыграл большую роль в удовлетворении потребностей и той и другой сфер.

Несмотря на необходимость и выгодность развития транспорта, отдельные его виды наносят огромный урон экологии, культурно-историческим памятникам, строениям и главное – здоровью населения. К этому можно отнести, например разрушение уличных покрытий трамвайным движением, нарушение нормальной работы механизма разводных мостов, задымление и сильную загазованность атмосферы города, что порождает такое явление как смог, загрязнение акватории Невы, Ладожского озера и Финского залива транспортным топливом, а также осадка зданий в местах прохождения линий метрополитена. Нельзя забывать и о том, что для прокладки новых магистральных путей уничтожается большое количество лесов.

Но веже, все чаще и чаще ученые всего мира и нашего города обращаются к теме перехода к экологическичистым видам транспорта. Все большее применение в работе транспорта получает электричество и безвыхлопной природный газ. Хочется верить, что в будущем с развитием новых видов транспорта, наш город станет красивее, чище и сохранит вокруг себя природные богатства, которые так необходимы для будущих жителей Санкт-Петербурга.

**Список используемой литературы:**

1. Д.А. Засосов , В.И. Пызин «Из жизни Петербурга 1890 – 1910 годов»

1999 год, 415 стр.

2. В.А. Володин «Энциклопедия для детей»

2001 год, 448 стр.

3. А.М. Платинов «Так строился Петербург»

1997 год, 544 стр.

4. Телефонный справочник «Весь Петербург»

1999 год, 744 стр.

5. Газета «Экономика и время»

2002 год, 20 стр.

6. Газета «Санкт-Петербургские ведомости»

2002 год, 20 стр.