

Анизотропия Виктора Кондрашова

На третьем году своего правления мэр Иркутска Виктор Кондрашов повзрослел до осознания главной транспортной проблемы города: полной непроходимости центральных улиц.

Стихийно росший город никогда радикально не перестраивался. В результате бестолковой застройки исторический центр представляет собой переплетение очень узких и относительно узких улиц, масштабно уставленных припаркованными машинами. В результате незаконных парковок четырехполосная улица Карла Маркса, например, сужается до двух, а в случае наличия в поле зрения наглого братка, стоящего с включенной аварийкой - и до одной полосы. Древняя-предревняя улица Лапина, считающаяся двусторонней, после изъятия пешеходного тротуара в свою пользу доблестными силами мчс иной раз и в одну-то сторону пропускает только малогабаритный транспорт. Ну, и далее по списку, как говорится.

Так как сам Виктор Кондрашов, будучи в анамнезе фотомоделью, в транспортных схемах соображает априори плохо, у него наверняка имеется масса добровольных советчиков по этому вопросу. Во всяком случае, иной вывод сделать невозможно, слушая рассуждения мэра по поводу «новой транспортной схемы» Иркутска.

Слова «новая транспортная схема» взяты в кавычки не случайно. Ничего нового в этой схеме нет - мэр и его советчики не намерены радикально менять движение транспорта. Так, по-прежнему на центральных улицах останется пережиток прошлого века - медлительный трамвай, регулярно блокирующий то Глазковский мост, то улицу Ленина. По-прежнему для подъезда к Глазковскому мосту (с обеих сторон) придется осуществлять акробатические объездные трюки. По-прежнему основной поток пассажирского транспорта будет идти через совершенно непригодный для этого Центральный рынок, пробиваясь к нему в многочисленных пробках по узким прилегающим улицам.

Основным «новшеством» в «новой схеме» мэр объявил принцип одностороннего движения по всем центральным улицам. Совершенно очевидно, кто в данном случае был советником Виктора Кондрашова. Именно руководство иркутского ГИБДД уже давно обуреваемо идеей сделать все улицы в центре односторонними. Бравых повелителей полосатых палочек, очевидно, завораживает анизотропность движения на какой-нибудь компьютерной модели в кабинете у начальства. Или какого-нибудь японского городка, в котором из-за ограниченности жилого пространства улицы случаются и шириной в полтора метра.

По мнению «советчиков» и мэра, при одностороннем движении пропускная способность улиц увеличивается на 30%. Может быть. В теории. На практике же все те же припаркованные машины и необходимость плутать по переулкам в поисках наиболее близкого к нужному месту проезда не увеличат скорость достижения цели для каждого отдельно взятого водителя, а уменьшат.

Для решения проблем «пробок» не нужно никаких «новых схем». Существует ряд простых и давно апробированных в других городах приемов, которые уже сейчас, в рабочем порядке, можно реализовать в Иркутске. Причем с затратами гораздо меньшими, чем «новая транспортная схема». При всем огорчении любителей попилить.

В первую очередь, нужны светофоры. Да, с позиций дилетанта кажется, что светофоры затрудняют движение. Но это зависит от мозгов тех людей, которые эти светофоры ставят. Например, установленный по многочисленным и многолетним просьбам горожан светофор на перекрестке Байкальской и Донской, возле пожарной части N 2, является классическим образцом идиотизма. Так как поворот в район улиц Волжская-Партизанская на всем протяжении модернизированной Байкальской возможен только в этом месте (не считая отдаленного объезда через Станиславского), то при движении в сторону Солнечного налево, на Донскую, и на разворот, уходит очень большой поток машин. А светофор горит всего ничего - если не нарушать правила, то проехать успевают только три-четыре машины. К тому же многие водители, зная специфику этого светофора, становятся не в крайний левый ряд, а во второй слева, блокируя проезд прямо на Лисиху. Да еще и норовят, подрезая крайний левый ряд, уйти с этой полосы на разворот. Естественно, ни одного сотрудника ГИБДД в этом районе не бывает никогда.

С не менее трепетным идиотизмом установлен двойной светофор на перекрестке улиц Тимирязева-Седова-Ленина-3 Июля. Время действия «зеленого» сигнала при повороте с Тимирязева на 3 Июля настолько мало, что водители вынуждены регулярно проезжать на красный свет, распугивая разбегающихся из-под колес пешеходов. Заметим - при полном игнорировании ситуации со стороны ГИБДД. Очень часто приходится видеть патрульную машину, стоящую прямо на перекрестке, и служителя закона, лениво взирающего на машину, едущую на красный. Впрочем, светофор перед пешеходным переходом с другой стороны этого перекрестка, на выезде с Ленина на 3 Июля, тоже не гарантирует пешеходам свободного прохода в отведенное для них время, поскольку едущие с Седова, Тимирязева и Ленина машины настолько поглощены взаимным расположением, что на этот сигнал их внимания уже просто не хватает.

Очень плохо установлен светофор на пересечении улиц Байкальская и Трилиссера. На улице Байкальская при движении в сторону центра на этом светофоре - регулярные пробки. Почему? Потому что кто-то не включил мозги и не подумал, что сразу за светофором находится большой остановочный пункт с микроскопическим «карманом». И машины, двигающиеся по первой полосе, или вынуждены перестраиваться, или ждать, пока огромный троллейбус «отчалит» с остановки.

«Чудесный» светофор на перекрестке Лермонтова и Улан-Баторской был поставлен по поводу возведения развязки Академического моста - но его проектировщики тоже забыли включить мозг. Поток с Лермонтова налево, в направлении Старокузьмихинской, идет едва ли не больший, чем прямо по Лермонтова - а стрелка влево горит всего несколько секунд. Причем традиционно «умные» иркутские водители постоянно норовят загородить дорогу проезжающим налево. Результат известен любому автомобилисту - в этом месте вечная пробка минут на 20 минимум. Особенно радуют пассажирские автобусы, остановка которых расположена прямо перед светофором и которые, само собой, и не думают заезжать в «карман», а останавливаются прямо на полосе.

А вот на совершенно невероятном выезде с улицы 25 Октября в районе остановки «Музыкальный театр» светофора, который там позарез необходим - вообще нет. И каждый день сотни водителей рискуют своими и чужими жизнями, выскакивая перед летящими на большой скорости машинами и опять же игнорируя пешеходов.

Позарез нужен светофор при выезде с Сурикова на Глазковский мост. Вообще, весь этот район, стремительно растаскиваемый в последние годы под престижные офисные здания, нуждается в радикальной транспортной перестройке. Особенно ввиду строительства нового роддома. А то не совсем понятно, в каком направлении будут выезжать счастливые новорожденные - дорога-то односторонняя, и ведет она на мост.

Ну, про два любимых всеми водителями кольца - Байкальское и Ушаковское - даже говорить не приходится. Помнится, губернатор Дмитрий Мезенцев, лично восхитившись «удобством» Ушаковского кольца, даже посулил иркутянам сделать там двухуровневую развязку. Мезенцев давно бросает камушки в волны Южно-китайского моря, а на злополучной развязке продолжают ежедневно биться машины. В то время, когда ее попросту не перекрывают, естественно. Тогда бьются немного в стороне.

Между тем проблему обоих колец можно существенно упростить, проложив короткие «срезы» между соседними дорогами. К примеру, с улицы Байкальской большой поток машин постоянно идет на плотину ГЭС, и им нет никакой необходимости выезжать на кольцо, создавая там дополнительный трафик. Вполне достаточно проложить короткую двухполосную дорогу из района АЗС Роснефти сразу за остановкой «Байкальский микрорайон» прямо на плотину. Ну да, придется пару дней поработать бульдозеру - но эти затраты копеечны по сравнению с ценой неудобства иркутян. Аналогичное спрямление можно сделать с улицы Байкальская (участок в районе Солнечного) на Ширямова, и так далее.

Никто не мешает сделать при въезде на оба кольца светофоры, работающие по очереди. Это, конечно, несколько снизит общую скорость потока, но зато в разы увеличит безопасность движения.

Выезд на улицу Карла Маркса напрямую с Ушаковской развязки почему-то вдруг стал собственной территорией Фортуны. Бизнесменов, конечно, понять можно - крайне удобно запереть всю территорию на ночь и спать спокойно. Но не думать при этом о городских проблемах - некрасиво. И именно тут самое место для проявления власти мэра. Только вот, думается, слабо нашему мэру забрать эту крайне удобную дорогу назад из цепких ручек чекотовской братвы...

Само собой, в случае возвращения этой дороги нужен новый ушаковский мост - чтобы машины с Карла Маркса могли идти сразу в Рабочее, минуя Ушаковскую развязку.

Позарез нужен «прямой» путь из Ленинского района в район Каи. Сейчас весь поток в этом направлении идет через катастрофически узкую загогулину улиц Боткина и 2-й железнодорожной, где сливается с таким же потоком, идущим из центра. Одна авария в этом месте - и пробка вырастает на километры. Да, для этого придется строить новый мост через Иркут - но зато строители получают заодно с новой трассой и новые места для строительства в излучине за поселком Горького.

Нужны кратчайшие проезды между микрорайонами (к примеру, из Университетского в Первомайский, на Синюшку и так далее). Их все равно придется строить - так лучше сделать это уже сейчас.

Ситуация с парковками под запрещающими знаками в Иркутске вообще дошла до абсурда. Знаки просто игнорируются - полиция в принципе не штрафует за неправильную парковку. Парковаться можно где угодно, хоть на глазах у сотрудника ГИБДД - он и палкой не пошевелит. Для того, чтобы оштрафовать нарушителя, сотрудник ГИБДД должен «подкараулить» его у припаркованной машины - что, естественно, ниже уровня достоинства иркутского полицейского. Конечно, в сентябре 2012 года региональные депутаты, с задержкой на 4 месяца, все-таки приняли закон об эвакуаторах - но, само собой, мэрия не торопится с его реализацией. А напрасно. Потому что каждый день в бюджет не попадает серьезная сумма штрафов - а пробки на улицах становятся все хуже.

Про трамвай на центральных улицах было сказано уже столько, что вряд ли стоит повторяться. Трамвай в Иркутске вообще на большинстве направлений изжил себя как общественный транспорт. Единственным аргументом за трамвай у его сторонников является эксплуатация этого вида транспорта в некоторых европейских городах. Но нигде в мире трамвай не ходит по центральным (!) улицам. Особенно по таким узким, как улица Ленина. И, главное - в европейских городах европейская полиция, европейские водители, европейские законы и европейский порядок. А потому не стоит сравнивать теплое с мягким.

Трамвай, если его оставлять в качестве пассажирского транспорта - нужно пускать по второстепенным улицам с мизерным трафиком. Давно пора пересмотреть схемы его маршрутов и те, которые надежно дублируются автобусами, удалить, перенести связи между оставшимися ветками на параллельные второстепенные улицы с низким трафиком. Заодно и пути проложить в соответствии с мировыми стандартами - безопасно для пересекающего их транспорта.

Нужно проанализировать, что является главными "центрами средоточия транспорта", и продумать, куда перенести хотя бы часть из них. Несомненно, это - большие офисные здания, торговые центры, престижные ВУЗы. Их концентрация в центре города давно уже стала притчей во языцех. Автомобили студентов и сотрудников - проблема этих вузов и офисов, а не города. Создание при этих зданиях подземных многоуровневых гаражей - за счет владельцев зданий - позволило бы по крайней мере расчистить приезжую часть прилегающих улиц и дворов, через которые можно было бы опять-таки организовать дополнительный проезд транспорта в объезд возникающих пробок.

Но самое главное - все, какие только возможно, улицы тем или иным способом нужно расширять. Как это было сделано с Байкальской и Лермонтова. Иркутск становится большим городом - эту простую истину должны наконец осознать все городские чиновники и депутаты. Если проблему не решать сейчас, быстро и решительно - город просто «схлопнется».

Мэр не мыслит системно - это стало очевидно уже давно. Он пытается решать только тактические задачи - даже зачастую не решать, а латать дыры. Иркутск же нуждается именно в системной перестройке - это должна быть грамотная стратегия, поставленная на службу не отдельным бизнесменам, а всем горожанам. И это - задача мэра. Или он должен признаться в своей неадекватности и уйти.



На фото: улица Карла Маркса в полдень. С обеих сторон - ряды припаркованных машин под знаками "Остановка запрещена".

Автор: Дмитрий Таевский © Babr24.com ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 11364 01.11.2012, 13:28 📌 1596

URL: <https://babr24.com/?ADE=109646> Bytes: 12669 / 12619 Версия для печати Скачать PDF

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

ДРУГИЕ СТАТЬИ В СЮЖЕТЕ: ["ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ИРКУТСКА"](#)

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com



Автор текста: **Дмитрий Таевский**, независимый журналист.

На сайте опубликовано **140** текстов этого автора.

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)