

Хорошо стоим. Но скоро поедем

Через год-два проблемные участки на федеральных трассах Иркутской области — гравийные разрывы, ж/д переезды и «тещины языки» — канут в небытие. К лучшему изменится и ситуация на дорогах столицы Приангарья.

Дорога как сказка: чем дальше — тем страшнее

Иркутская область «славится» своими дорогами: водители-дальнобойщики пугают трассами в регионе новичков, впервые отправляющихся в рейс. Рассказывают и про узость дорог, и про многокилометровые гравийные разрывы между Тайшетом и Нижнеудинском, и про злые «тещины языки» на трассе М-53 — по ней водители едут в сторону Улан-Удэ, Читы и дальше в дальневосточном направлении. Эта дорога, проходящая через Шелеховский район, является головной болью всех водителей. Двухполоска, постоянно ведущая в гору, с резкими поворотами на 180 градусов — что может быть страшнее? Тут ограниченная видимость и почти полное отсутствие мест для стоянки: на участке от Чистых Ключей до Култука расположено всего три таких «кармана», а сломавшиеся большегрузы стоят обычно вдоль дорог, перекрывая в лучшем случае половину своей полосы, в худшем — всю полосу. Зимой постоянная проблема здесь — шлифующие фуры, которые не могут подняться в гору.

Большегрузам на этой трассе нелегко. Но частным водителям, которых год от года становится все больше и больше, приходится еще хуже: на «тещинных языках» и горках за фурами выстраиваются длинные очереди из легковушек. Особенно остро эта проблема стоит зимой: по этой трассе любители катания на горных лыжах и сноубордах съезжаются в местную Мекку этих видов спорта — Байкальск, на горнолыжный курорт «Гора Соболиная». Если рано утром машины проскакивают без особых сложностей, то возвращаться в Иркутск в 5-6 вечера по трассе, перегруженной фурами, очень тяжело. Дорога, которая при нормальных условиях занимает у водителя около трех часов, может растянуться на четыре-пять. А если еще и погода подведет, начнется снегопад или шквальный ветер, можно ехать и того дольше.

Схожая проблема у водителей, путешествующих по городам и весям Прибайкалья по трассе М-55, которая ведет в Красноярск. Например, участок от Ангарска до Усолья-Сибирского в пятницу и выходные дни практически стоит: обогнать на двухполосной дороге несколькими десятками легковушек гигантские фуры не так-то просто. А частных водителей здесь действительно много: маятниковые миграционные потоки между Иркутском и Усольем велики.

Движемся в сторону улучшений

Однако в последние несколько лет ситуация на федеральных трассах стала меняться к лучшему, в основном за счет увеличения финансирования строительства и реконструкции дорог федерального значения. Начальник ФКУ «Управление автомагистрали Красноярск — Иркутск Федерального дорожного агентства» Олег Шандрюк приводит цифры: в 2010 году на финансирование дорожных работ было выделено 3,7 млрд руб., в 2011 году — 4,3 млрд, в 2012 — уже 5,3 млрд. Прошлый год во многом стал показательным для дорожников, в зоне ответственности которых лежат федеральные трассы. Было построено и реконструировано 9,3 км сети федеральных дорог, проходящих через Приангарье, еще специалисты выполнили капитальный ремонт 26,85 км дороги М-53 на участках в Заларинском, Нижнеудинском, Черемховском и Тулунском районах. Наряду с этим отремонтировано 98,58 км автодорог М-53, М-55 и «Виллюй» в Нижнеудинском, Усольском, Шелеховском, Братском и Усть-Кутском районах.

Особая гордость дорожников — это выполненная работа на участке трассы М-53. Для того чтобы движение в этой проблемной зоне стало легче, специалисты построили на сложных участках дополнительные полосы для движения. Работы по расширению дороги проводились от 33-го до 35-го км в направлении Култука и на отрезке от 39-го до 42-го километра в сторону Иркутска. По проекту ширина полотна в этих местах достигает 10,5 м. Водители это новшество оценили: ездить на этих участках действительно стало комфортнее, есть возможность обогнать фуру, да и видимость улучшилась. Для того чтобы расширить дорогу протяженностью 5

км, потребовалось 84 млн руб. федеральных денег.

В 2013 году на федеральных трассах произойдут еще более глобальные улучшения, заявляют эксперты, и все благодаря увеличению финансирования. «В этом году у нас уже определено финансирование в размере около 6 млрд руб. Из них 2,5 млрд руб. — на стройки, 1,2 млрд руб. — на капитальный ремонт дорог, около 500 млн — на ремонт, остальное на содержание и прочие работы, связанные с обустройством дорог», — рассказал Олег Шандрук. Также он более детально поведал о планах ведомства.

Работы продолжатся на неблагополучной трассе М-55: «Мы должны привести эту трассу к уровню второй категории», — подчеркнул Олег Шандрук. По его словам, в настоящее время тут есть радиусы поворотов, недопустимые даже для дороги четвертой категории. «Управление автомагистрали Красноярск — Иркутск Федерального дорожного агентства» знает, что нужно сделать для достижения цели: расширить трассу и ликвидировать опасные повороты. В этом году планируется построить дополнительные полосы на подъемах и спусках на 10 км дороги. А в 2014 году предприятие планирует реконструировать участок с 47 по 55 км (самый острый и злой «тещин язык»). То, что его нужно ликвидировать, не подлежит сомнению, однако против реконструкции выступают жители сел Моты, Шаманка и садоводства «Алюминщик». По мнению жителей, после переноса дороги на участке от 44 до 47 км в сторону без работы останутся 40-50 человек, которые заняты в сфере придорожного сервиса, в магазинах, кафе и на заправках, расположенных в настоящее время вдоль существующей дороги. Однако «Иркутскгипродонии» разработал новый проект реконструкции этого участка: сначала будет построена новая полоса, по которой будет запущено движение, а потом полностью реконструирована дорога через Моты, после чего обе дороги станут односторонними. Этот вариант должен удовлетворить и жителей близлежащих сел, и дорожников. Однако в настоящее время не ясно, будет ли использовано предложение «Иркутскгипродонии»: первоначальный вариант строительства новой двухсторонней дороги уже проходит экспертизу. Но в любом случае, по заявлению Олега Шандрука, трасса от Иркутска до Байкальска должна превратиться в комфортабельную и безопасную дорогу к 2018 году.

Трасса М-53 также не останется без внимания дорожников. Строить дорогу будут на участке Алзамай — Разгон протяженностью 10,3 км (предполагается, что ее сдадут уже к сентябрю). Между Иркутском и Нижнеудинском будут строить сразу четыре объекта: с 1454 по 1460 км (окончание работ — октябрь 2014 года), с 1465 по 1469 км (окончание работ — октябрь этого года), а также участки 1437 — 1443 км и 1443 — 1454 км. На этих двух участках работы займут больше времени, их будут сдавать постепенно, а полностью закончат к 2015 году. Займутся дорожники проблемными зонами в Заларинском и Черемховском районах — всего к осени здесь будет капитально отремонтировано 26 км трассы.

Еще одна зона влияния дорожников — трасса «Вилуй», соединяющая Тулун, Братск и Усть-Кут. Тут будет произведен капитальный ремонт и ремонт порядка 48 км дороги с применением технологии холодного ресайклинга, чему будут бесконечно рады жители северных районов Прибайкалья.

Разгрузить центр

На фоне проблемных мест и заторов на федеральных трассах ситуация с дорогами в Иркутске выглядит еще более удручающей. Из-за масштабной автомобилизации ежегодно число машин на улицах областного центра растет. По итогам 2012 года дилеры Иркутской области продали 21,3 тыс. машин — рост по сравнению с 2011 годом составил примерно 10%. Часть проданных машин разъезжается по региону, но большинство автомобилей все-таки занимают место именно на дорогах Иркутска. И хотя эксперты автомобильного рынка прогнозируют снижение темпов объемов продаж новых машин в этом году, все равно говорят о том, что рост будет. Кроме этого, продажи продолжают идти и на рынке вторичных автомобилей, поэтому о снижении числа машин, ежедневно выезжающих в город, говорить не приходится, их будет становиться все больше и больше.

Самый действенный выход из ситуации — строительство новых дорог и расширение действующих городских магистралей. Но по финансовым причинам это кардинальное решение применить зачастую невозможно. В настоящее время городская администрация стала использовать локальные меры, такие как расчистка дорог от неправильно припаркованных машин с помощью эвакуаторов и изменение схемы движения общественного транспорта для разгрузки городских улиц.

Эвакуаторы запустили на иркутские улицы с 27 февраля. Автомобили компании «Транспарк» (обычно работает 10-11 эвакуаторов) расчищают от нерадивых водителей центр города: улицы Дзержинского, Карла Маркса, Тимирязева, Желябова, Ленина, Российскую и Свердлова. С начала апреля к частной компании присоединилось муниципальное предприятие «Агентство городского развития», выпустившее на чистку пять эвакуаторов в район улицы Советской, где также достаточно людей, которые игнорируют дорожные знаки. В сутки в среднем увозят по 40-50 неправильно припаркованных машин. И ездить действительно стало легче: по

Карла Маркса машины теперь движутся в три ряда, так как левая полоса стала полностью свободной для движения, поэтому и заторы здесь возникают реже. Такая же ситуация и с улицей Дзержинского.

Юлия Гордина, заместитель начальника департамента дорожного строительства, благоустройства и транспорта комитета по ЖКХ администрации Иркутска, считает, что работа эвакуаторов приносит городу пользу, ведь парковки в городе есть, но они платные, а иркутяне хотят ставить машины без финансовых затрат. «Люди просто не хотят платить, они специально паркуются вне официально разрешенных мест. Установим мы на Карла Маркса платные паркоматы — будет то же самое. Сейчас есть платная парковка на Фурье. Она очень удобно расположена — в шаговой доступности практически от всех центральных улиц. Но загруженность на ней маленькая. Необходимо планировать многоуровневые парковки в торговых центрах, которые разгрузят центральные улицы. Целесообразно строить многоуровневую парковку около Торгового комплекса. Такая возможность рассматривается, однако точных планов относительно строительства у нас нет. Эта парковка сегодня не очень сильно загружена, поэтому неизвестно, согласится ли владелец строить многоуровневый паркинг», — комментирует эксперт ситуацию.

Общественный транспорт: перестроить сеть!

На городских дорогах есть проблемы, связанные с общественным транспортом: некоторые остановки в центре настолько загружены стоящими автобусами и маршрутками, что в этом месте автоматически вырастает шлейф машин, которые не могут их объехать. Эту ситуацию можно решить за счет переноса остановочных пунктов, считает Юлия Гордина. По ее словам, основная проблема сегодня заключается в том, что остановки расположены по квадрату на всех пересечениях улиц: Тимирязева — Байкальской, Дзержинского — Ленина, Дзержинского — Литвинова, Дзержинского — Чехова. «Чтобы разгрузить центр, мы планируем распределить движение транспорта в районе центрального рынка вкруговую. Часть маршрутов нужно убрать с Байкальской — Тимирязева (хотя сейчас мы сделали там разграничение остановочного пункта — разные маршруты останавливаются в разных местах остановки, и это улучшило ситуацию). Так же будет разгружена Дзержинского: часть маршрутов, которые идут в аэропорт, а это №№ 26, 49, 61, 64, 80 — будут останавливаться не на «Доме кузнеца», как сегодня, а на улице Карла Либкнехта. Те маршруты, которые двигаются в Зеленый и Топкинский, останутся на месте. Таким образом, эта остановка разгрузится. А это необходимо, она не оборудована должным образом: дорожное полотно узкое, и тротуары до фасадов не позволяют создать нормальный остановочный пункт. Тем не менее «карман» там существует, и часть транспорта он может принимать. Как только мы перенесем остановку для некоторых маршрутов, ездить здесь станет легче, исчезнет пробка», — объясняет эксперт.

Еще одна задумка городской администрации — ликвидировать так называемые конечные остановки, где общественный транспорт «отстаивается» между рейсами. Особую проблему такие конечные создают на пересечении Дзержинского и Богдана Хмельницкого и на улице Желябова в районе цирка. Комитет и департамент дорожного строительства, благоустройства и транспорта комитета по ЖКХ администрации Иркутска подготовили акт обследования дорожных условий для межмуниципального транспорта и отправили письмо в региональное министерство ЖКХ и транспорта в части пересмотра маршрутов, движущихся по центру, с обязательным исключением остановок в центре города. Если областные власти поддержат эту идею, улицы Иркутска станут еще более свободными. Местным водителям осталось только дожидаться момента, когда все эти нововведения будут претворены в жизнь.

Автор: Екатерина Головина © Издательский дом "Восточная Сибирь" ИРКУТСК, БАЙКАЛ 3606
02.05.2013, 01:10 469

URL: <https://babr24.com/?ADE=114641> Bytes: 12658 / 12622 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:
newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Екатерина Головина.**

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](#)

