

Неизвестная транспортная схема Иркутска: Глазково без трамвая

Документ, о котором пойдет речь, был подготовлен одним из кандидатов на пост мэра города Иркутска в период выборов 2005 года. После проигрыша на выборах проект, по имеющимся данным, был доведен до соответствующих департаментов муниципалитета, но благополучно похоронен под сукном. Однако мысли, высказанные в документе, настолько интересны, что редакция БАБР.RU сочла своим долгом кратко и менее формализовано, чем в оригинале, изложить его основные положения.

Основные транспортные проблемы Иркутска заключаются отнюдь не в трафике между двумя берегами Ангары, как можно подумать, наблюдая многолетнее обсуждение строительства нового моста. На самом деле общая пропускная способность плотины ГЭС и двух имеющихся мостов достаточна даже для времени пик. Главная проблема в трафике между двух берегов - в неэффективном распределении транспортных потоков и нерациональной эксплуатации старого ангарского моста.

Несложно заметить, что новый ангарский мост, призванный соединить Куйбышевский и Ленинский районы города, загружен не более чем на 30% даже в самые напряженные часы. Этот мост выполняет свою роль в перенаправлении грузового транспорта, который в принципе недопустим на старом мосту, однако весь поток пассажирского и легкового транспорта из центра города в Ново-Ленино продолжает идти через старый мост.

Дорожная связка от старого ангарского моста, проходящая мимо Затона и призванная разгрузить улицу Джамбула, очень плохо выполняет свою роль, так как качество этой дороги крайне низкое, а ее ширина с трудом позволяет разъехаться даже двум автомобилям. Первым, небольшим элементом изменения транспортной схемы является капитальный ремонт этой дороги и ее расширение в два раза (что можно сделать безболезненно, ликвидировав стихийную стоянку грузовых автомобилей у мебельной фабрики).

Однако весь поток транспорта, направляющегося из центра в Ново-Ленино и Иркутск-II, и далее в Ангарск, целесообразнее направить полностью через новый мост. Причина, почему водители не любят этот маршрут, заключается в крайне неудобном и аварийном кольце-развязке за Ушаковским мостом, где перекрещиваются мощные транспортные потоки из Рабочего, Радищева, Марата и центра города, а также в нелогичной транспортной развязке при въезде на новый мост. Нет никакого сомнения, что Ушаковская развязка должна быть как минимум двухуровневой, с тем, чтобы водитель имел возможность, не уступая дороги, пройти на скорости из центра напрямую на улицу Ангарскую, Рабочего штаба, с Рабочего штаба - в центр, а с Ангарской - на улицу Баррикад. Стоимость сооружения такой развязки сравнительно невелика, ее требуемая высота - 5 метров. Аналогичная развязка имеется и эффективно работает в городе Хабаровске.

Сооружение развязки потребует увеличения ширины Ушаковского моста примерно вдвое, что можно сделать силами компании "Фортуна" методом простого расширения проезжей части и усиления моста за счет установки дополнительных свай. Расширение моста и естественный рост трафика потребует решения другой проблемы - изменения движения на перекрестке улиц Карла Маркса и Франк-Каменецкого. Наиболее естественным решением для этого транспортного перекрестка было бы продолжение улицы Карла Маркса на нынешнюю территорию компании "Фортуна" и строительство еще одного моста через Ушаковку, выходящего наискосок от улицы Карла Маркса к ушаковской транспортной развязке. Подобная схема потребует установки на углу улиц Карла Маркса и Франк-Каменецкого либо дополнительного светофора, либо подземного тоннеля, по которому пройдет участок улицы Карла Маркса в районе улицы Франк-Каменецкого. Продление ветки тоннеля до улицы Декабрьских событий позволит решить вопрос с левым поворотом с улицы Декабрьских событий на Карла Маркса в сторону "Фортуны", который в настоящее время является проблематичным.

Наиболее радикальные изменения предполагается провести в глазковском предместье. Трамвайная ветка, проходящая от Центрального рынка через улицу Ленина и далее через старый ангарский мост, в настоящее время потеряла всяческий смысл. Будучи построена с целью транспортного обеспечения Студгородка в период, когда отсутствовало стабильное транспортное обеспечение этого района, в частности,

троллейбусным транспортом, в настоящее время эта линия полностью дублируется более скоростными мини-автобусами и маршрутными такси. Между тем присутствие трамвайных путей и самих трамваев на старом ангарском мосту в часы пик делает оживленное движение по нему невозможным, а при малейшей аварии полностью тормозит все движение по мосту.

Кроме того, имеющийся левый поворот с моста к железнодорожному вокзалу является противоестественным и в часы пик создает многокилометровые пробки как на мосту, так и на улице Маяковского.

В случае уничтожения трамвайных путей начиная от Центрального рынка в сторону вокзала и до кольца у Технического университета, левый поворот с моста в сторону вокзала можно будет полностью запретить. Взамен левого поворота предлагается расширить перекресток улиц Маяковского-Джамбула-Вокзальной за счет уничтожения газонных площадок в районе нынешней трамвайной остановки "Маяковского", для облегчения правого и левого поворотов с улицы Маяковского в сторону вокзала и остановки Джамбула. Таким образом, район выезда с улицы Маяковского на мост существенно расширяется и превращается в небольшую площадь, что позволяет значительно снизить число пробок и снизить аварийность транспорта.

В районе перекрестка улиц Маяковского и 2 Железнодорожной, где два основных транспортных потока пересекают друг друга под прямым углом, предлагается проложить тоннель вдоль улицы 2 Железнодорожной, по которой пустить весь трафик с улицы Боткина в сторону Студгородка. Строительство такого тоннеля решит сразу несколько проблем - в частности, подземного пешеходного перехода через улицу Маяковского, а также позволит убрать светофор с этого перекрестка и сделать транспортный поток бесперебойным.

Проблему с трафиком от старого моста в сторону Студгородка также сможет решить расширение улицы Боткина за счет сноса "треугольника" частных домов между улицами Джамбула-Боткина и Спортивным переулком, и уменьшения чрезмерно широкого тротуара вдоль улицы Боткина.

Основной поток транспорта, идущего из района вокзала в сторону Студгородка, предлагается пустить по улицам, где в настоящее время проходят трамвайные пути. Это потребует расширения и асфальтирования этих улиц. Целесообразно полностью видоизменить транспортную схему в районе улиц Чайковского-Шмидта, с тем, чтобы вывести транспорт, идущий с Синюшиной горы в Студгородок, через улицу Чайковского на улицу Лермонтова и далее к Техническому университету.

Еще одно проблемное место иркутского транспорта - въезд на старый мост со стороны центра. Эту проблему можно решить уже сейчас за счет запрета движения пассажирского транспорта с моста по улице Чкалова в сторону площади Кирова, направив его полностью по улице Степана Разина и далее, через улицу Горького - на Ленина, разрешив правый поворот с улицы Горького на улицу Ленина. При отсутствии трамвайных путей этот вопрос решается без проблем и позволяет сделать улицы Степана Разина и Чкалова односторонними. Участок улицы Горького между улицами Степана Разина и Ленина также придется сделать односторонним.

Дополнительное снижение нагрузки движения старому ангарскому мосту реально сделать за счет увеличения проезжей части моста еще на одну полосу с каждой стороны. Сделать это можно за счет ликвидации существующих тротуаров и выноса пешеходной части либо в виде навесных панелей в стороны от моста, либо в виде легких подвесных металлических конструкций под мостом.

Экономическая оценка приведенного проекта показывает возможность его реализации в течение 5 лет в рамках существующего городского бюджета и существенную последующую экономию за счет снижения пробок.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ИРКУТСК , ИРКУТСК 👁 13885 20.06.2006, 09:47 ↗ 571

URL: <https://babr24.com/?ADE=30718> Bytes: 7780 / 7769 Версия для печати Скачать PDF

👍 Пореккомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- Телеграм
- Джем
- ВКонтакте
- Одноклассники

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

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: krsyar.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