

Поперек города

В администрации Красноярска в начале сентября 2007 года была рассмотрена комплексная транспортная схема (КТС) развития города на период до 2015 года. Главной стройкой станет кольцевая дорога, которая должна разгрузить центр на левом берегу Енисея от транзитного транспорта. Но путь пройдет по правобережным окраинам, что еще больше ухудшит экологию и без того неблагополучных районов.

Проект КТС был разработан институтом «Красноярскгражданпроект» при участии Санкт-Петербургского института территориального развития и транспортной инфраструктуры.

На заседании в мэрии схему представила начальник мастерской градостроительного проектирования ОАО «Территориальный градостроительный институт «Красноярскгражданпроект,»» Татьяна Лисиенко. По ее словам, поскольку экономика города будет направлена на продвижение товаров на внешний рынок, значение всех внешних видов транспорта (авиационного, водного и железнодорожного) сильно возрастет в ближайшие годы. В перспективе также ожидается рост автомобилизации населения и увеличение грузовых автоперевозок, поэтому в план развития транспортной инфраструктуры города заложены план разгрузки уличной сети и строительство северного и южного обхода для грузового автотранспорта. На развитие этих видов транспорта потребуется 16,4 млрд рублей.

Именно план строительства сразу двух обходов города вызвал громкое заявление о том, что в Красноярске появится своя кольцевая автодорога по типу московской. Такое заявление сделал 7 сентября заместитель главы города, руководитель департамента архитектуры и строительства Анатолий Григоренко, когда вместе с депутатом Госдумы, руководителем ЦИК партии «Единая Россия» Андреем Воробьевым посещал строительство развязок на улицах Игарской – Сурикова и 9 Мая – Шахтеров. «К 2015 году в Красноярске будет создано транспортное кольцо, которое можно назвать красноярским МКАДом», – подчеркнул Григоренко. По его словам, этот проект включает в себя строительство четвертого моста через Енисей в районе бывшего Мелькомбината западнее Железнодорожного моста с выходом в створ улицы Волочаевской на левом берегу Енисея и в створ улицы Лесников до пересечения с ул. Свердловской на правобережье. Данный путь свяжет с правым берегом Октябрьский и Железнодорожный районы города и позволит транзитному транспорту с юга края проходить на запад, минуя центр Красноярска.

Отметим, что северный обход города на Енисее построен и работает уже достаточно давно. Он пускает транзитный грузовой автотранспорт далеко в обход городской застройки и выводит его прямо в район третьего моста через Енисей, где он снова попадает на трассу М-53 «Байкал». На правом берегу достраиваются крупные автомобильные развязки, которые смогут пропускать до 32 тыс. автомобилей в сутки.

С южным обходом возникает много вопросов. Дело в том, что правый берег Красноярска плотно застроен от берега Енисея до крутых склонов Торгашинского хребта, высота которого составляет 805 м от уровня моря или 655 м от уреза Енисея, и свободного места для автомобильного отхода там просто нет. Потому южный автомобильный объезд будет построен прямо по городским улицам правобережной окраины. Сравнение схемы развития транспорта до 2015 года с обозначением маршрута обхода с картой города показывает, что южный обход пройдет по улицам Саянская, Электриков, Лесопильщиков (разделяя цементный завод и поселок Цеметники, Водников и Торгашино), Грунтовая, Волжская, Говорова (отделяя от города поселки Суворовский, Черемушки и Верхние Черемушки), Тамбовской (отделяя от города поселок Шинников и Шинный завод). А затем обход придет на кольцевую развязку в районе Красноярской ТЭЦ-1 и дальше пойдет по улице Глинки в сторону развязок на трассе М-53.

Итак, городская мэрия выбрала следующее решение транспортных проблем: разгрузить левобережный центр города путем увеличения нагрузки на дороги правобережных окраин. Однако такое решение приведет к двум последствиям. Во-первых, транспортная труднодоступность перечисленных поселков в перспективе только увеличится сначала из-за строительных работ, а потом из-за потока транспорта. Во-вторых, резко увеличится и без того сильное загрязнение воздуха в этих районах города. К смогу со всех правобережных промышленных предприятий, которые ветер западного и юго-западного направлений сносит на окраинные поселки, добавятся еще выхлопы грузового автотранспорта. Иными словами, этот вариант предусматривает

решение проблем транспортного обхода за счет значительной части жителей Красноярска, ценой ухудшения условий их жизни.

Не совсем ясно, по каким причинам не были рассмотрены два варианта. Первый вариант – полный отказ от строительства южного обхода и перенос всего транзитного транспорта на северный обход, благо там условия позволяют не только строить широкие автобаны и развивать сервис по обслуживанию транзитного грузопотока. Второй вариант – вывод транспорта с улицы Лесопильщиков на улицу Монтажников, которая выводит на дорогу, переваливающую Торгашинский хребет и идущую в деревню Кузнецово, а далее к станции Зыково. Этот путь более длинный и более сложный, зато позволяет вывести грузовой автотранспорт далеко за пределы городской застройки.

Что касается обхода для автотранспорта, идущего с юга края и проходящего через Дивногорск, то здесь условия еще сложнее, поскольку полоса между берегом и склонами Торгашинского хребта в районе Базаихи становится совсем узкой и остается место только для одной улицы – Свердловской – единственной транспортной магистрали в этой части города. Строительство четвертого моста действительно позволит отвести этот транспортный поток в сторону от центра. Но дело в том, что эта проблема кардинально решена строительством глубокого обхода Красноярска Верхняя Бирюса–Зеледеево–Ибрюль, которая соединяет трассы М-53 и М-54 по самому короткому маршруту, в стороне от сложных серпантинов на подходе к Дивногорску. Небольшая автодорога протяженностью 34,5 км обошлась всего в 41,7 млн рублей и разрешила большую часть транспортных проблем, связанных с транзитом через Красноярск.

Идея «Красноярского МКАДа», кроме перечисленных вопросов, также вызывает тягостное недоумение своей слепой подражательностью. Любому человеку очевидно коренное различие условий Красноярска и Москвы. Зачем пытаться копировать то, что все равно не приживется в условиях Красноярска? Или губернатору края Александру Хлопонину, как бывшему москвичу, очень хочется, чтобы столица возглавляемого им края была похожа на столицу России?

Автор: Дмитрий Верхотуров © Эксперт ПРИБАЙКАЛЬЕ, РОССИЯ 👁 4462 15.09.2007, 17:00 ↗ 187
URL: <https://babr24.com/?ADE=39887> Bytes: 6447 / 6447 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

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: eqquatoria@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](#)