

Понаехали

На массовую автомобилизацию мэрия ответит многоуровневыми развязками.

Масштабное дорожное строительство в Иркутске стало одной из основных тенденций муниципальной политики уходящего года. На ремонт и реконструкцию дорожного полотна была выделена невиданная для областного центра сумма в 1,5 млрд. рублей. Работа над самыми амбициозными проектами — расширением улиц Байкальской, Депутатской и Лермонтова — продолжится в следующем году. В 2008 году финансирование будет увеличено на 220 млн. рублей, а темпы строительства сохранятся в ближайшие несколько лет. В идеале Иркутск должен стать городом со свободным автомобильным движением, жители которого должны забыть, что такое «пробка», полагают чиновники. Насколько эти перспективы реальны, выясняла ЕЛЕНА ЛИСОВСКАЯ.

Беспрецедентные деньги

2007-й стал для областного центра годом «большой стройки». В этом году сдали объездную дорогу между Университетским и Первомайским, виадук в Ново-Ленино и расширили улицу Трактовую, попутно решив там проблемы с ливневой канализацией. Беспрецедентный — так характеризуют собеседники «Конкурента» бюджет, выделенный в уходящем году на дорожно-строительные работы в областном центре. «На ремонт и реконструкцию дорог в Иркутске было потрачено более 1,5 млрд. рублей», — доложил мэр Иркутска Владимир Якубовский. В основном пришлось раскошелиться городской казне: из федерального центра было перечислено только 465 млн. рублей.

«Если в 2005 году мы делали только текущий и капитальный ремонт, — рассказал нашему еженедельнику первый заместитель мэра Иркутска, председатель комитета по жилищно-коммунальному хозяйству Олег Шандрук, — то в прошлом году, когда на работы было направлено 537 млн. рублей, начали делать дороги от «фасада до фасада», занялись газонами и тротуарами».

Самым грандиозным проектом этого года стало расширение Байкальской, Депутатской и Лермонтова. «Байкальскую планировали сделать за три года, но в связи с поступлением федеральных денег она будет закончена уже в 2008 году, — рассказал Олег Шандрук. — Помимо подземных переходов в районе остановки «Байкальский», появятся переходы на Лисихе, Волжской, Цимлянской, ИрГТУ и близ пожарного училища».

Оценивая итоги строительства, местные власти рапортуют: пробок в районе Байкальской и Депутатской нет, за счёт объездной между Университетским и Первомайским значительно разгрузились Старокузьмихинская и регулируемый перекрёсток на въезде в Первомайский. Подтверждают это и инспекторы ГИБДД, и иркутские водители. «Удар, действительно, был нанесён по самым болевым точкам», — говорит редактор одного из иркутских автомобильных еженедельников и водитель с большим стажем Игорь Верхозин. Но добавляет: итоги выполненных в этом году работ во многом компромиссны. «Мост из Солнечного — в гравийке, покрытие на Байкальской и Депутатской неровное», — перечисляет он.

Местные власти обещают исправить все недочёты уже в следующем году и развернуть в областном центре более масштабную дорожную стройку. По словам Олега Шандрука, в 2008 году на ремонт будет выделено на 220 млн. рублей больше, чем в нынешнем.

Догнать Москву по автомобилям

Иркутску потребуется несколько лет, чтобы привести дорожную сеть в соответствие с вызовом времени, убеждён профессор кафедры менеджмента на автотранспорте ИрГТУ, доктор технических наук Александр Михайлов. По его сведениям, развитие улично-дорожной сети областного центра сейчас составляет порядка 60% от нормы, а её плотность — 1,6 км на кв. км вместо требуемых 2,5. По этой причине больше половины поездок по городу на личном или общественном транспорте занимает в среднем 40 минут, а в 35% случаев путь занимает значительно больше времени.

Нехватка дорог, малое количество регулируемых перекрёстков и низкая оснащённость средствами

регулирования — вот основные проблемы Иркутска. Александр Михайлов считает спорным тезис о чрезмерном количестве личного автотранспорта в областном центре: «Уровень автомобилизации в Иркутске в 2,5-3 раза ниже, чем в Европе. Ещё в советских нормах было заложено 200 индивидуальных авто на 1 000 жителей. Недавно мы превысили этот показатель».

Однако получить официальное подтверждение этих данных не получилось. В иркутском ГИБДД считают только общее количество автотранспорта. По данным и.о. начальника ГИБДД Иркутска Вячеслава Жилкина, сейчас в Иркутске порядка 200 тыс. единиц автомобильной техники, или 300 единиц транспорта на 1000 человек. Игорь Верховзин не исключает, что в ближайшие годы автомобильный парк Иркутска может увеличиться на 50-100%. Такие тенденции нашли отражение и в генеральном плане Иркутска, который создавался из расчёта 300 личных автомобилей на 1000 населения, что сопоставимо с нынешним уровнем автомобилизации Москвы.

Братство «кольца»

Ответ мэрии на массовую автомобилизацию — программа развития улично-дорожной сети Иркутска на 2008 — 2011 годы, разработанная проектным институтом ИркутскГИПРОДОРНИИ совместно с ИрГТУ по заказу городской администрации. В январе её рассмотрят депутаты городской Думы. Программа позволит иркутянам забыть, что такое пробки, не исключает главный инженер проекта ИркутскГИПРОДОРНИИ Алексей Пригорнев. В течение четырёх лет в областном центре планируется построить более 6 км новых дорог, реконструировать почти 37 км существующих магистралей, возвести и отремонтировать почти 1400 погонных метров мостов.

Стоимость программы в ценах 2007 года — почти 15 млрд. рублей. Причём две третьих суммы пойдёт именно на строительство и реконструкцию. «Программа позволит решить только основные автомобильные проблемы города, — полагает Алексей Пригорнев. — На всё просто не хватит денег». Самая масштабная стройка развернётся в центре города, она будет связана с запуском движения в обе стороны на новом мосту. «Новый мост через Ангару способен на 45% разгрузить старый, если будут необходимые развязки», — подсчитали в ИрГТУ. Разработчики предлагают построить двухуровневую развязку с выходом на улицы Седова и 25-го Октября. Будет реконструирована улица 3-го Июля, которая впоследствии соединится с улицей Красных Мадьяр.

Разгрузить центр города предлагается за счёт строительства улицы-«дублёра» Дзержинского, она будет проложена в районе Тимирязева, Подгорной, Софьи Перовской, Энгельса. До четырёх полос предлагают расширить улицу Карла Либкнехта, шире должна стать и улица Ленина на участке от памятника Ленину до Крестовоздвиженской церкви. Эта центральная улица подвергнется самой масштабной реконструкции: здесь запланированы подземный пешеходный переход и «кольцо» в районе поворота трамвая.

С облегчением могут вздохнуть жители Куйбышевского района — Маратовское кольцо планируется сделать двухуровневым. «Сейчас в мэрию направлено семь вариантов проекта», — рассказал Алексей Пригорнев. До нормативной ширины — 4,5 метра для каждой полосы — предлагается расширить улицу Баррикад, четырёхполосными видят разработчики улицы Розы Люксембург, Баумана и Волгоградскую. Расправившись с пробками в районе Байкальской, разработчики программы предлагают взяться за само «кольцо». «В 2010 году планируется начать стройку многоуровневой развязки на «кольце», — рассказал Алексей Пригорнев.

Одно из главных достоинств программы — строительство части дорог, входящих в скоростное кольцо вокруг центра Иркутска, считают разработчики. «Оно значилось ещё в генплане Иркутска 1975 года, — вспоминает Александр Михайлов. — Подобными магистралями уже обзавелись все европейские города». Средняя интенсивность движения на таких трассах, к примеру, в США составляет 80-150 тыс. машин в сутки. По расчётам специалистов ИрГТУ, в Иркутске такая дорога будет очень востребована и сможет принимать до 2 тыс. автомобилей в час.

«Это специальный коридор с развязками в разных уровнях, где скорость движения должна составлять порядка 70-90 км в час, — рассказал Александр Михайлов. — Такая дорога даст возможность, к примеру, проехать из Солнечного во второй Иркутск, минуя центр». Правда, за 35 лет в год строится в среднем 200 метров объездной дороги, а выполнена она, по словам наших собеседников, «процентов на 15».

Заповедник для пешехода

Впрочем, даже при условии появления объездной дороги в зримой перспективе центр города будет перегружен, полагают собеседники «Конкурента». И не исключено, что въезд в него для частного транспорта будет ограничен или запрещён. «25 лет назад к этому решению были вынуждены прибегнуть практически все

исторические европейские города», — утверждает Александр Михайлов.

Центр Иркутска может стать пешеходной зоной и в силу исторических причин: здесь сосредоточена большая часть магазинов и развлекательных учреждений, которые притягивают потенциальных посетителей, в основном на автомобилях. «Мы проводили опрос в прошлом году: 60% поездок по культурно-бытовым целям совершается в центр, — рассказал Александр Михайлов. — Каждый день происходит 300-350 тыс. посещений центра с разными целями, потому что в спальных районах нет инфраструктуры, которая позволила бы жителям получить все необходимые услуги, не выезжая в центр».

«Центр Иркутска спроектирован так, что его пропускную способность невозможно увеличить без сноса исторических зданий. Поэтому рано или поздно въезд в центр придётся ограничить», — убеждён Вячеслав Жилкин. Однако мест под создание больших парковок возле центра, по его данным, нет. С таким утверждением согласен Александр Михайлов. Кроме того, он подчеркнул, что земли под парковки, которые появятся только через несколько лет, нужно резервировать уже сейчас.

Игорь Верховин не исключает, что проблему загруженности центра можно решить повышением цен на парковку. «Недавно я был на Манхэттене, где ежедневно находится порядка 3 млн. человек, — рассказал он. — Притом там нет глобальных пробок и движение даже свободнее, чем в Иркутске. Такой результат — заслуга ценовой политики властей на паркинг: полчаса — 15 долларов, час — 25, день — 100 долларов. Причём деньги идут в бюджет муниципалитета». Эта непопулярная мера кажется нашему собеседнику более гуманной, чем запрет на въезд в центр: «Какой-то период она будет вызывать раздражение, потом все привыкнут».

«Сделать всё, чтобы через несколько лет человек мог спокойно и с комфортом доехать из Юбилейного в Ново-Ленино, зная, что автобус идёт как часы» — так выглядит голубая мечта иркутских чиновников. То, что в будущем на личный транспорт в центре Иркутска будет наложено табу, подтвердил и Олег Шандрук. Правда, когда именно это случится, он сказать затруднился. Однако уже понятно, что всем желающим попасть в центр будет предложено воспользоваться общественным транспортом. «Ограничение въезда в центр — тоже не выход, поскольку количество парковок за его пределами тоже ограничено, — отметил Олег Шандрук. — Поэтому приоритет будет отдаваться общественному транспорту: автобусу, трамваю, троллейбусу. Причём вся транспортная схема будет пересмотрена: предпочтение будет отдано автобусам большой вместимости — от 100 мест».

Автор: Елена Лисовская © Восточно-Сибирская правда ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 1729 31.12.2007, 16:07 📌 249
URL: <https://babr24.com/?ADE=42335> Bytes: 10883 / 10855 Версия для печати

👍 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](https://t.me/@irk24_link_bot)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](https://t.me/@kras24_link_bot)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/@nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/@tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/@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](#)