

## Скользкие пути иркутской мэрии – 2. Куда плывем

Дискуссия об иркутском трамвае, и центре Иркутска в целом, вызвала огромное количество откликов и предложений, в том числе и на редакционную почту.

В связи с этим, отделив зерна от плевел, есть смысл продолжить общение на трамвайную тему с иркутским Интернет-сообществом.

Самая большая проблема исторического центра Иркутска – это абсолютно идиотская транспортная схема. Все основное движение – и пассажирского транспорта, и грузового, и легкового – проходит по единственной трассе Ленина-Седова-Байкальская. Остальные, объездные улицы, настолько узки и мало приспособлены для значительных потоков транспорта, что при минимальной коллизии превращаются в настоящую ловушку, в которой можно простоять часы.

Наглядным примером сказанному является недавняя авария в районе развязки на Лисихе, когда город просто остановился, а все прилегающие улицы и дворовые проезды оказались забиты машинами. При этом боковые улицы традиционно не чистятся, вследствие чего по ним с трудом разъезжаются даже два автомобиля.

Одностороннее движение в поперечном направлении по улице Карла Маркса не спасает. Родная милиция совершенно не способна справиться с неправильно запаркованными автомобилями – половина Карла Маркса перегорожена машинами, стоящими прямо под знаками «остановка запрещена», а ГИБДД этого нарушения в упор не видит. В результате в часы более-менее интенсивного движения вместо четырех полос на Карла Маркса задействованы в лучшем случае две.

Обратное направление представлено узким ущельем улицы Дзержинского, по которому идет городской поток пассажирского транспорта в сторону рынка и Фортуны.

Впрочем, говорить даже об идиотской транспортной схеме вообще не приходится. Схемы как таковой нет – центр застраивался и застраивается совершенно бессистемно, генпланом как не пахло, так и не пахнет, а если и запахнет – то сделан он будет в интересах кого угодно, только не иркутян.

Причина высокого пассажиропотока, однако, кроется несколько глубже, чем узкие и разбитые улицы. В конце концов, в старой Европе или в той же Японии улочки бывают еще уже – и ничего, народ по ним ездит. Просто нужно элементарно проанализировать – кто куда зачем и в какое время ездит, а потом продумать, как он будет туда добираться, а если получится, что с трудом – то всегда можно переорганизовать сам принцип размещения точек отправки и назначения. В самом деле: зачем заставлять людей после рабочего дня массово устремляться за ежедневными покупками в один район города? Не проще ли рассредоточить супер- и гипермаркеты по тем районам, что у нас принято называть «спальными»? Ведь и у нас основные пассажиры муниципального, да и вообще общественного транспорта – отнюдь не рядовые обыватели со средним достатком, а студенты, едущие в вузы, и приезжие, направляющиеся на рынки. Пенсионеры и горожане с невысоким достатком тоже составляют определенную часть пассажиропотока, но их концентрация велика только в определенные сезоны в утренние часы – когда они торопятся успеть на дачный автобус. Ну, бывают еще пиковые нагрузки на автобусы и троллейбусы со стороны болельщиков или фанатов приезжающих эстрадных звезд, но уж эти проблемы можно решать вообще левой задней ногой, было бы желание. Все остальное время количество едущих общественным транспортом достаточно стабильно и не слишком высоко. Исключение – именно студенчество, чьи учебные заведения расположены не слишком близко от общежитий, зато очень близко – от всевозможных центров тусовок.

Вузы в центре города – это неправильно. Везде и всюду учебные учреждения выносятся за пределы города – или как минимум центра. Никакой транспорт не справится с несколькими тысячами молодых людей, практически одновременно направляющихся в центр, где расположен добрый десяток учебных заведений, а потом, после занятий – по своим общежитиям и окраинным съемным квартирам (снять квартиру в центре

среднестатистический приезжий студент не может физически). Единственным исключением в случае нашего города является Политех, расположенный со своими общежитиями более-менее удачно. Но и у него тоже есть своя специфика, порождающая толпы ожидающих транспорта на конечных остановках троллейбуса и трамвая. Этот институт очень разросся, собрав в себя едва ли не большую часть студенческого населения самого Иркутска. А вот общежитие у него не слишком большое, да и не настолько привлекательное, чтобы благополучные мальчики и девочки рвались жить в нем самостоятельно, выпорхнув из родительского гнезда.

В то же время, если бы тем же мальчикам и девочкам предоставилась возможность пожить самостоятельно не в общежитии с одним душем на весь этаж и толпами на общей кухне, а в кампусном домике с двумя-тремя соседями и всеми удобствами, да с клубом не в Университетском или в центре города, а прямо через дорожку – тут разговор пошел бы совсем иной.

Переносом вузов на окраины сразу снимается масса вопросов – с транспортом, с криминалом (который, к сожалению, учащаяся молодежь во всем мире несет за собой), с жильем (в кампусах жилье в разы дешевле). Причем, что характерно, именно этот вопрос решить весьма легко – стоимость зданий в центре в десятки раз выше, чем на окраине, и за счет этой разницы можно выстроить прекрасные университетские городки. А сегодняшние вузовские здания продать под офисы или объекты социально-культурного назначения. В частности, и Серый Дом можно было бы разместить с комфортом и расширением в корпусах того же Нархоза, и библиотекам не пришлось бы строить новые здания, и Художественный Музей мог бы открывать дополнительные экспозиции, и даже те же конфессиональные духовные школы и училища могли бы получить площади, не выживая детей из детских садов и школ.

Вопрос с приезжими также назрел давно. Центральный рынок, Шанхай и прочие сопутствующие им торговые учреждения, в том числе, построенные в последнее десятилетие попечением известной бизнес-леди Иркутска, давно стали, как говорят грубые американцы, анальной болью города – и больно, и плохо, но обсуждать не принято... А уж колоссальный пассажиропоток, который проходит через совершенно неприспособленные для этого прилегающие улицы, только усиливает негативную составляющую торговых площадок. Само собой, рынок достаточно удобен для тех, кто там что-то покупает – но он неудобен для города в целом.

Впрочем, попытки городских депутатов вынести китайский рынок в Тьмутаракань тоже нельзя назвать разумными. Рынку нужен покупатель – без покупателя рынка не будет. И вот тут следует, наверное, поступить мудро: перенести гору к Магомету. То есть рынки – к местам концентрации приезжих. А именно – к железнодорожному вокзалу (впрочем, достаточно благоустроить и, может быть, расширить уже существующий Свердловский рынок) и автовокзалу. Заодно, кстати, построив новое здание автовокзала – а то старое очень сильно напоминает то ли общественный туалет, не убиранный с XIX века, то ли свиной хлев.

Возвращаясь к нашим баранам, то есть к трамваю.

Трамвай был хорош в те времена, когда он запускался. Основное преимущество трамвая перед другими видами транспорта – он не требует качественных дорог. Достаточно сделать гравийную отсыпку, и можно класть шпалы и рельсы. Кусочек такого транспортного «чуда» и по сей день можно наблюдать на совершенно непроезжей улице Грибоедова.

Кроме того, трамвай не требует практически никакого ухода. С технической точки зрения, это стальная коробка с колесами и электродвигателем. Большинство иркутских трамваев относятся к настоящим раритетам, даже не обогриваются, что отнюдь не способствует их популярности в зимнее время. С другой стороны, они не боятся мороза, потому что не перемерзают – у них просто нечему перемерзнуть. Естественно, что в эпоху недоразвитого социализма такой транспорт был востребован.

Но при этом, как уже было неоднократно сказано ранее, трамвайные пути занимают значительное жизненное пространство основных городских магистралей. В 60-е годы XX века, когда по улице Ленина проезжала пара машин в час, трамвай никому не мешал. При современном трафике Ленина, Тимирязева, старый мост и выезды с него стали узкими местами и препятствуют развитию всего города.

Одним из аргументов сторонников трамвая является пример европейских городов, в которых возрождаются трамваи. Но. Во-первых, в Европе сильнейший энергетический кризис – а трамвай, при цене литра бензина в 2-3 евро, оказывается гораздо экономичнее автобуса. Во-вторых, трамвай в Европе – это в первую очередь развлекаловка для туристов. Те европейцы, которым нужно ехать быстро – ездят или на метро, или на личном транспорте. И, в-третьих – и это самое главное – трамвай в европейских городах никогда не ходит по центральным улицам – если они не представляют собой широкие многополосные проспекты. Да даже не в ЕС, просто в европейской части России – никому в голову не придет проложить трамвайные пути по Кутузовскому

проспекту или Ленинградскому шоссе в Москве. Нагляднее всего тенденция прослеживается на примере Петербурга – когда-то трамвай ходил даже по Невскому проспекту, однако еще в 50-е годы XX века пути были сняты, заменены троллейбусами или перенесены на второстепенные улицы.

Напомним еще раз – иркутский трамвай идет по улице Ленина, занимая в каждом направлении одну полосу из двух. Для города, который вот-вот станет миллионником, такое сужение центральной улицы, она же главная транспортная магистраль, просто недопустимо.

Решением проблемы может быть перенос трамвая на второстепенные улицы. Либо радикальная переделка транспортной схемы. Напомним, что, по схеме развития города 70-х годов XX века, одной из центральных улиц должна была стать Степана Разина – однако для ее продолжения в сторону ГЭС необходимо снести массу домов по улицам Гашека и Маркса. Кроме того, камнем преткновения в развитии дорог центра Иркутска является стадион Труд, в который упираются улицы Марата и 5-й Армии. Необходимость давно устаревшего стадиона в самом центре не даром ставится под сомнение: с недавних пор, после прекращения на нем футбольных матчей, он вообще практически не используется по назначению. Ну, а прилегающий к стадиону Дворец спорта мало того, что эстетически оставляет желать много лучшего, но и давно превратился в барахолку, совмещенную с ужасающим типа-концертным залом. Впрочем, даже в те редкие дни, когда на стадионе «Труд» проводятся матчи по хоккею с мячом, центр города превращается в настоящий бедлам: толпы страждущих зрелищ блокируют улицы и дворы, используя их как общественные туалеты. Что опять же не красит город. А вот новый концертный зал, давно уже обещанный Иркутску, как и новые площадки для проведения встреч по баскетболу, каратэ и прочим спортивным танцам, украсили бы очень.

Что делать? В первую очередь расширять старые улицы и пробивать новые. Либо вообще убирать транспорт из центра. Такой фокус в свое время был сделан в Ярославле – там некий аналог нашей площади Кирова вообще пешеходный. А транспорт пущен по широким (!) объездным улицам. В результате в самом центре города ярославцы получили огромную парковую рекреационную зону. А иркутяне – загазованность и пробки. Почувствуйте разницу.

А во вторую очередь нужно реструктурировать транспорт. Да, в Иркутске, в силу большой сейсмичности и проблемной геологии, никогда не будет подземного метро. Но надземное никто не отменял. И стоимость его строительства вполне сравнима с затратами на обновление трамвайного парка и ремонт трамвайных путей.

Давайте помечтаем. ИГУ и БГУЭП выносим на левый берег – в район Студгородка и Академгородка. ИГМУ – в Юбилейный, поближе к клинической базе. Центральный рынок и Шанхай – к автовокзалу. От Филармонии до Солнечного – ветка надземного метро. От Филармонии до Университетского – вторая. От вокзала до Ново-Ленино – третья. Набережная расширяется вдвое и становится двухсторонней на всем протяжении. Степана Разина продляется до плотины ГЭС и становится альтернативной веткой для Ленина-Байкальской. Тимирязева и Дзержинского расширяются и превращаются в многополосные проспекты.

Дело за сущей безделицей. Создать проект, обосновать, преодолеть сопротивление хозяев торгово-офисных монстров на Дзержинского, найти деньги и сделать. И вот тут на ум почему-то приходят бессмертные строки великого поэта: «Жаль только, жить в эту пору прекрасную уж не придется ни мне, ни тебе»...

Автор: Дмитрий Таевский © Babr24.com ИРКУТСК, БАЙКАЛ 👁 10739 01.02.2011, 00:43 📄 1763

URL: <https://babr24.com/?ADE=91382> Bytes: 12285 / 12228 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](mailto: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](#)