

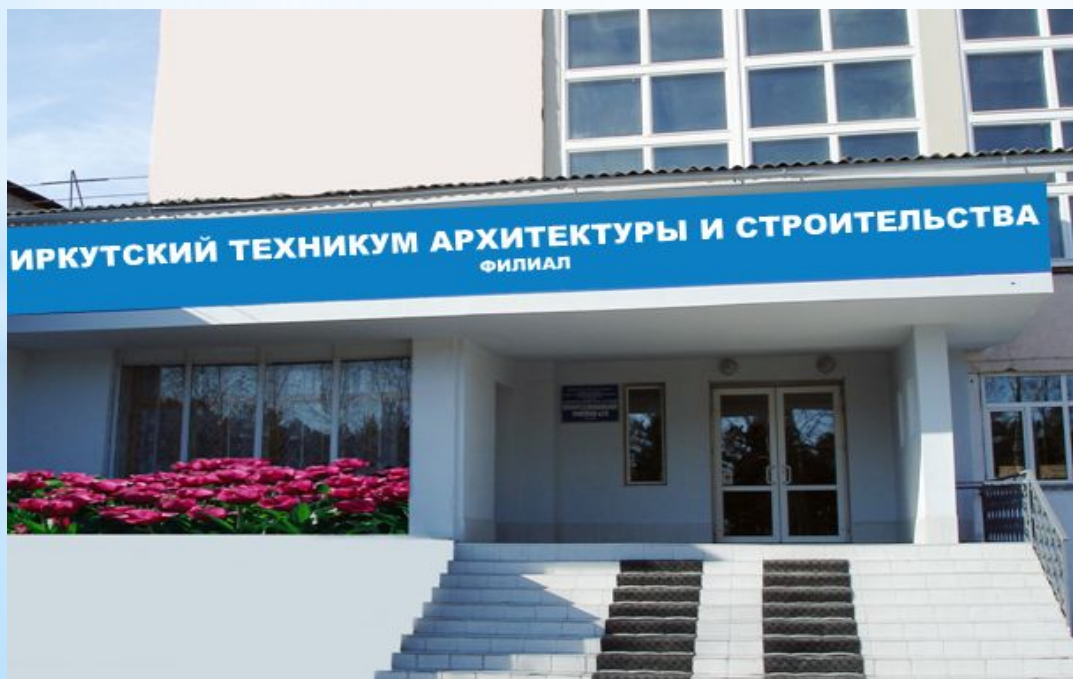
***Состояние и  
перспективы развития  
дорожно-уличной сети  
г. Иркутска***



Областное государственное бюджетное  
учреждение Иркутской области  
**Иркутский техникум  
архитектуры и строительства**



*преподаватель*  
Горбунова Вера Борисовна





**Шестой по величине город Сибири с численностью населения 623 736 чел. (2017). На чертеже картографа С. У. Ремезова, созданном в 1701 году, обозначен как «град Иркутской».**

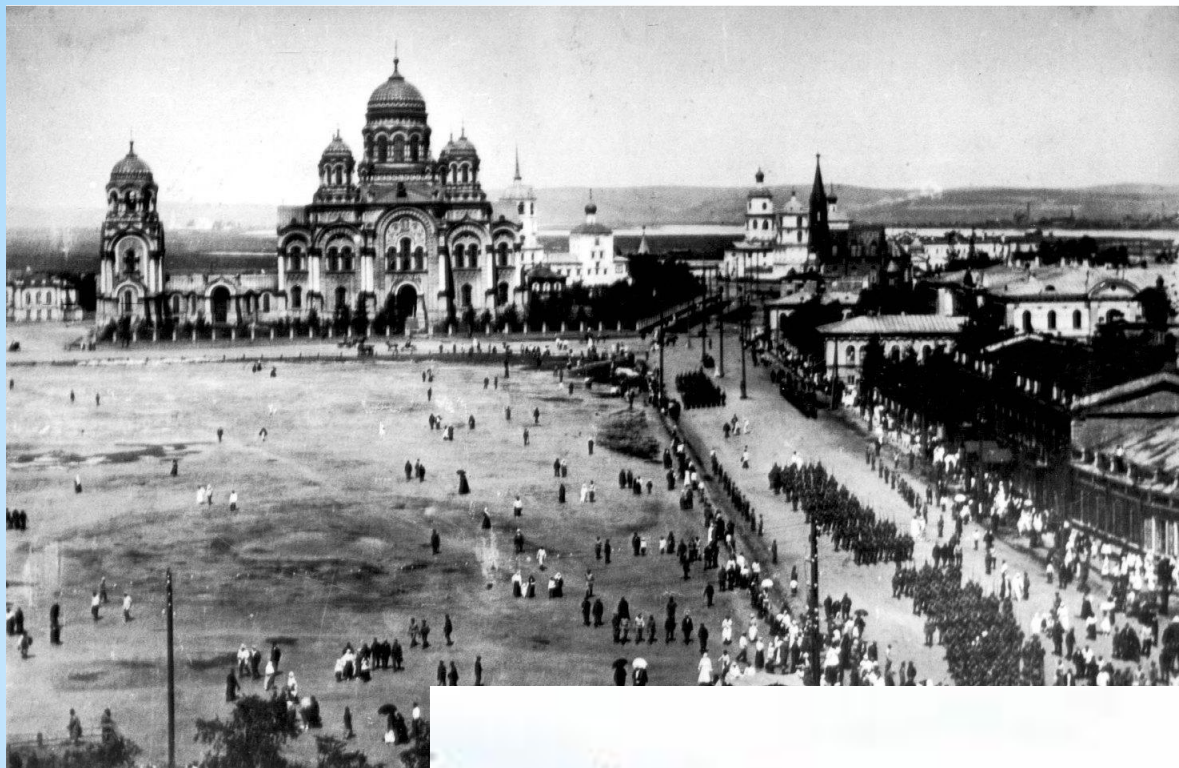
**Старое написание названия города — «Иркуцкъ»  
До революции город называли «Восточным Парижем», «Сибирским Петербургом», «Сибирскими Афинами».**



город Иркутск



# Сквер Кирова г. Иркутск









Каменная часовня в честь Христа Спасителя в Иркутске была сооружена в память спасения жизни императора Александра II во время покушения 1866. Часовню заложили 30 августа 1866 в день его тезоименитства. Находилась она на углу улиц Большой и Ивановской (сегодня улицы К. Маркса и Пролетарская).



*Часовню разобрали в 1920-е. В 1934 на ее месте установили гранитный бюст Ленина*



# *Ул. Карла Маркса, 1961г.*



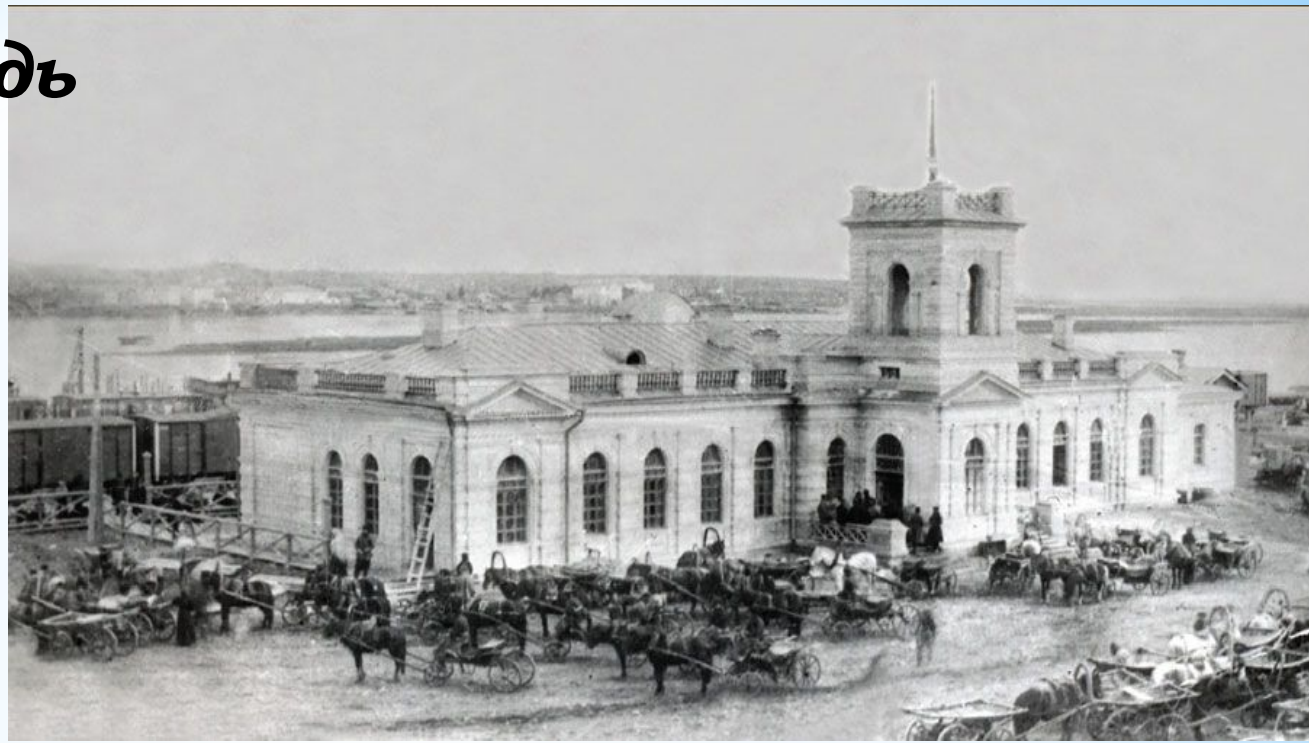


# ***Мост через р. Ушаковку***





**Первая очередь  
Иркутского  
вокзала.  
Начало XX в**













***В Иркутске в конце 40-х было  
шесть дорожных знаков.***

***В 1948-м году  
регулировщиков  
«вооружили» пятью  
светофорами, которые они  
переключали вручную  
специальным рычагом.***





***В Иркутске до начала 50-х годов асфальта почти не было.***

***Бульжными мостовыми были лишь двусторонняя улица Карла Маркса и подъем на улицу Маяковского.***





Мощение иркутских улиц. 1938 год.







***«Маршрутки» - грузовики «полуторки», в кузовах которых устанавливались скамейки. Дверей не было, в лучшем случае делали распашную дверцу на простейшей петле сзади.***



**1960-е годы — начало эпохи массового жилищного строительства.**

**Иркутск стал разрастаться, гужевой транспорт практически исчез с городских улиц.**





## **1960-е годы:**

- **полное асфальтирование и благоустройство городских дорог;**
- **покрытие хорошего качества: количество машин было невелико, поэтому «укатать» его быстро не удавалось;**
- **использование американского комплекса для нанесения разметки, а также отечественных простеньких тракторных шасси;**





***На смену старым и ветхим  
деревяннным мостам через  
Иркут и Ушаковку пришли  
железобетонные — новые и  
современные.***





**ИРКУТСКЪ.  
Улица графа Кутайсова**

1906 г.



**Улица Дзержинского**

2008 г.





**Трамвай появился в 1947 году  
7 маршрутов общей  
длиной 66 км  
Охватывал правый берег Ангары,  
включая центр,  
соединяя его с левым берегом  
линией на вокзал и Студгородок.**







***Дорожные обзорные зеркала.  
Угол ул. Сухе-Батора и Карла Маркса,  
1960 –е годы.***



# ***Бедя Иркутска 1960-х***

***– ливневая  
канализация***





***Троллейбус появился в 1970 году.  
11 маршрутов связали с центром  
удалённые районы.***



*С июня 2016 года запущен троллейбус в пригород  
Иркутска посёлок Молодёжный Иркутского района.*



**По данным ГИБДД Иркутской  
области, на 01.01.2016 в Иркутске  
зарегистрировано**

***784 023* автомобиля, из них**

***567 964* — легковые автомобили**

***130 913* — грузовые**

***32 968* автобусов**



**Общая протяженность магистральных улиц г.**

**Иркутска - 323,7 км, из них:**

**1) улиц и дорог общегородского значения**

**непрерывного движения - 30,3 км;**

**2) улиц и дорог общегородского значения**

**регулируемого движения - 171,2 км;**

**3) улиц и дорог районного значения - 122,2 км.**





**На каждого  
иркутянина  
приходится в  
среднем  
1,3 автомобиля.**

**При этом далеко  
не у каждого  
человека,  
проживающего в  
городе, есть  
личный  
транспорт**



# **Основные проблемы, препятствующие развитию транспортной системы города:**

- несоответствие современным требованиям уличной дорожной сети;**
- сосредоточение спальных районов на левом берегу реки Ангары, что приводит к реверсивной модели движения транспортных потоков в городе;**
- наличие нелегальных перевозчиков;**



**Спальные  
районы  
сосредоточены  
на левом берегу  
реки Ангары**









Особенностью города Иркутска является диспропорция в распределении мест приложения труда и расселения жителей города. В центре города сосредоточено множество рабочих мест и учреждений с ежедневным большим объемом посетителей, в десятки раз превышающих количество постоянно проживающих на территории центральной части города.

Это административные службы, предприятия торговли, здравоохранения, культурно-зрелищные объекты.



Более шести миллиардов рублей планируется потратить на развитие улично-дорожной сети Прибайкалья.

Деньги выделит федеральный бюджет на инфраструктуру так называемой Иркутской агломерации.

Программа рассчитана на 2017 – 2025 годы.



Для сокращения транзита через центр, возможно использовать магистральные дороги кольцевого и хордового проложения. Так, комплексное взаимоувязанное решение по развитию всех видов транспорта, оптимизация планировочной структуры может стать решением многих проблем города.

Особое внимание необходимо уделить развитию внеуличных видов транспорта: городским железным дорогам и городским скоростным автомобильным дорогам.

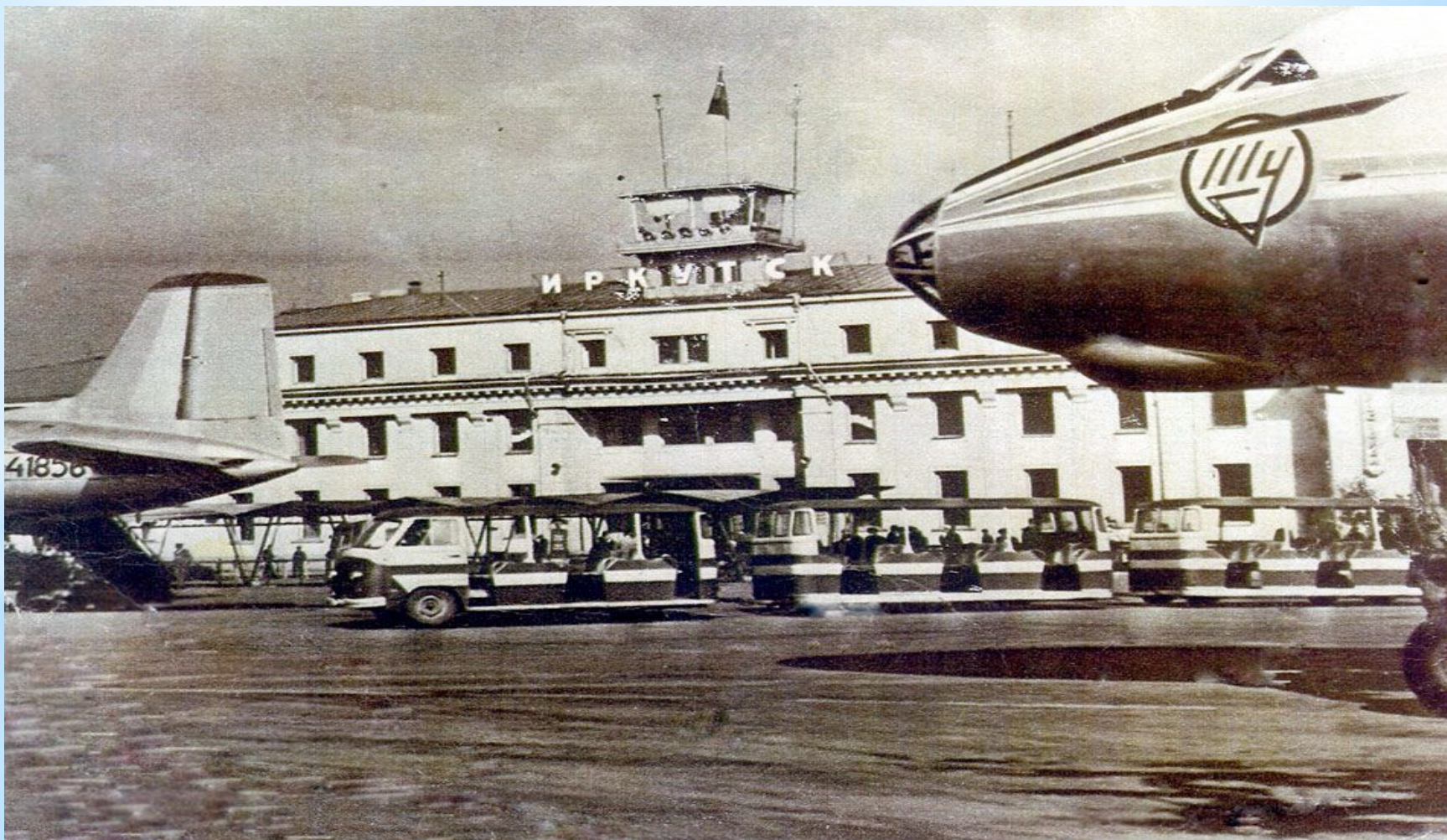
***Вредные воздействия работы городского транспорта на жителей г. Иркутска можно снизить мероприятиями:***

- устройство различных противошумовых экранов, стенок;
- озеленения, специальные приемы планировки для создания бестранспортных зон на жилых территориях;
- создание условий безостановочного движения (10-секундная остановка на 1 км приводит к 20 % дополнительному расходу топлива по сравнению с непрерывным движением, а следовательно, на 20 % в среднем увеличивается поступление загрязняющих веществ);



В Иркутске первые рейсы гражданской авиации были связаны с районами золотых приисков. Рост сетки авиарейсов по Иркутской области произошел много позже, лишь в 60-х годах. В итоге в области во времена СССР появилось 75 аэропортов.

90-е годы наложили свой отпечаток, последствия которого остаются до сих пор.







Две фотографии, между которыми более 100 лет: КБЖД после завершения первого этапа строительства дороги (1902-1905). 122-ой километр КБЖД. Участок между туннелями №16 и №17.



Туннель находится на мысе Киркирей и поэтому носят названия, соответственно, Киркирей-1 и Киркирей-2.













Спасибо  
за внимание !