

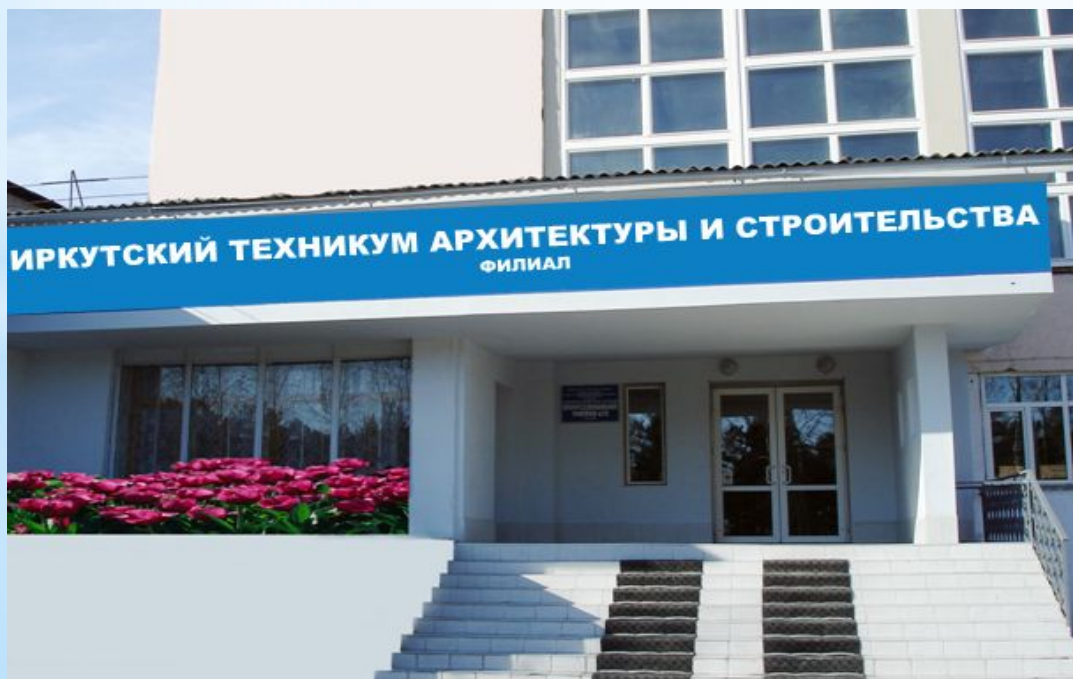
***Состояние и
перспективы развития
дорожно-уличной сети
г. Иркутска***



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».**



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

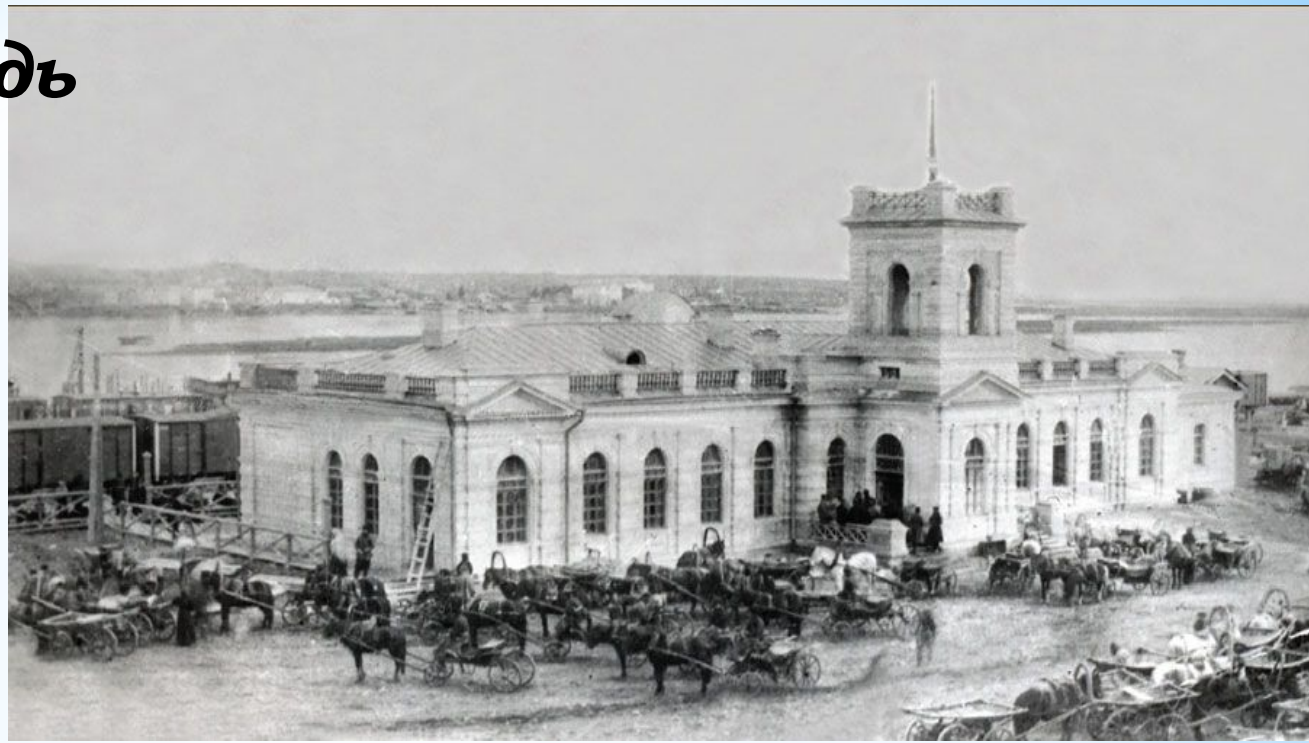
Ул. Карла Маркса, 1961г.



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.***

Беда 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.

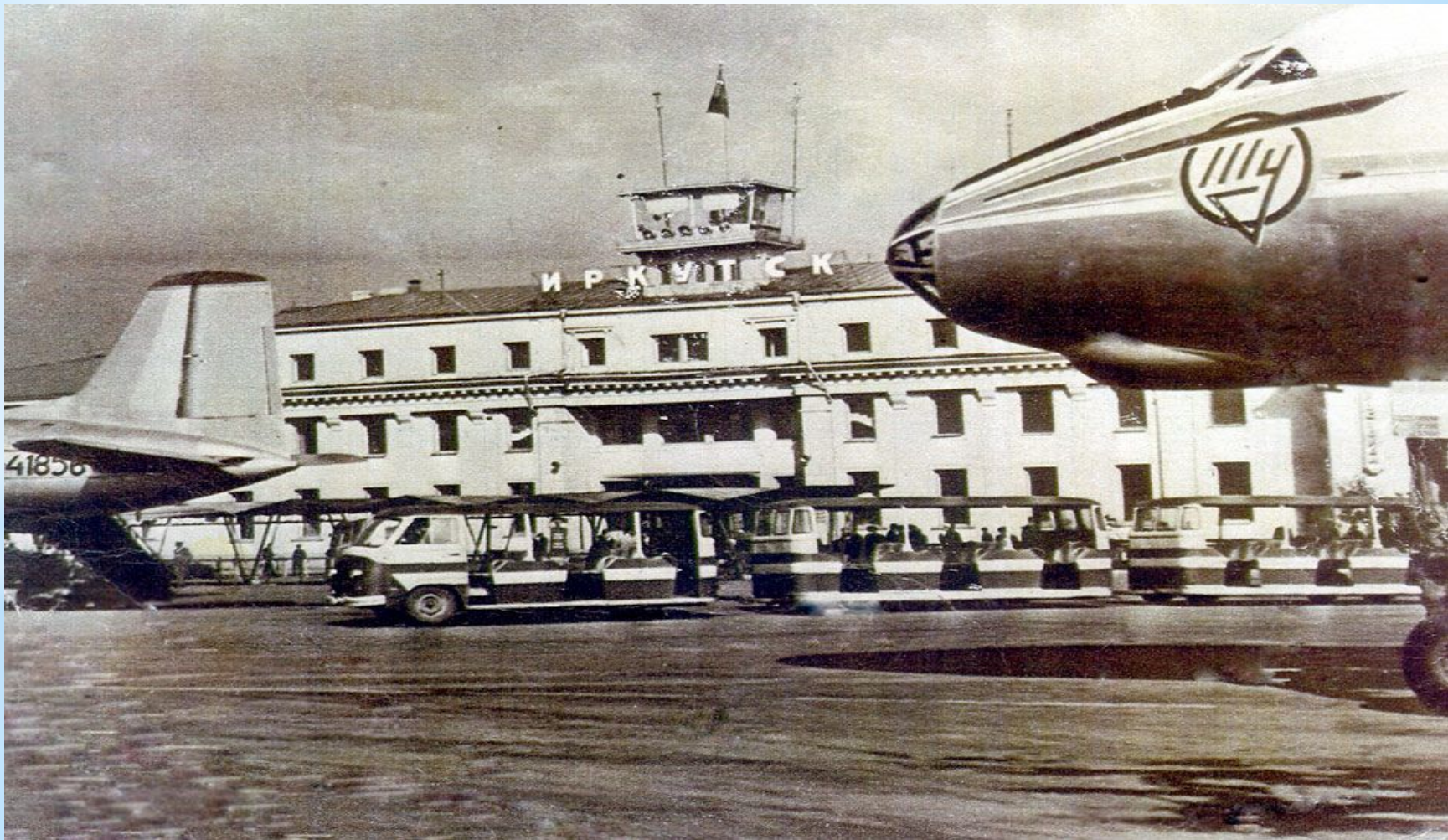
Особое внимание необходимо уделить развитию внеуличных видов транспорта: городским железным дорогам и городским скоростным автомобильным дорогам.

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 !