

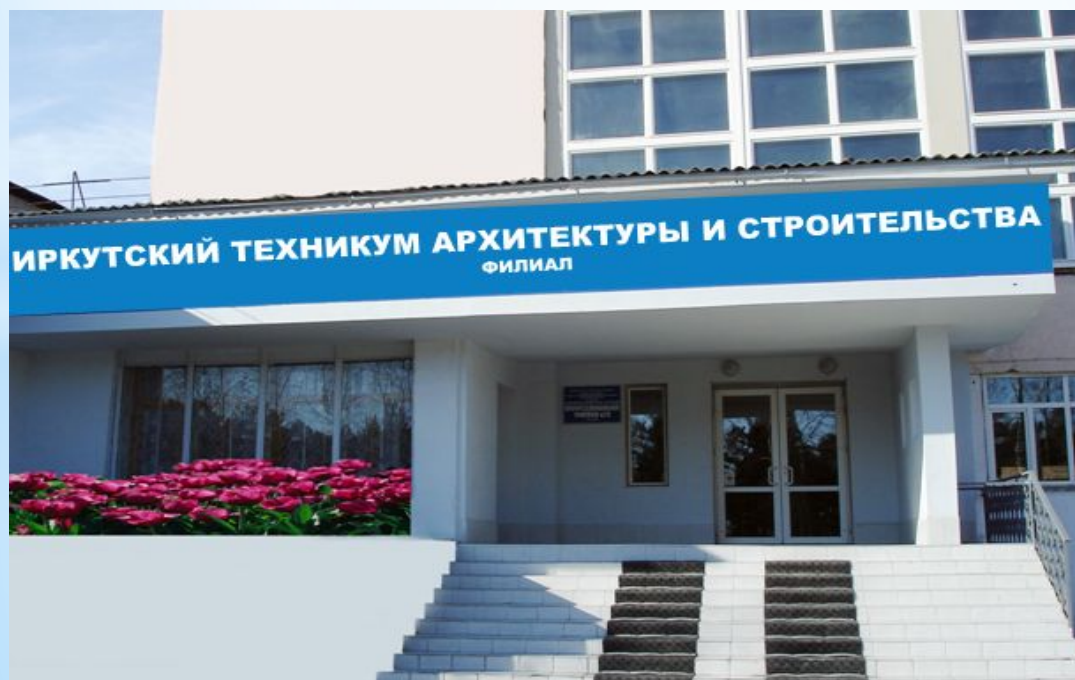
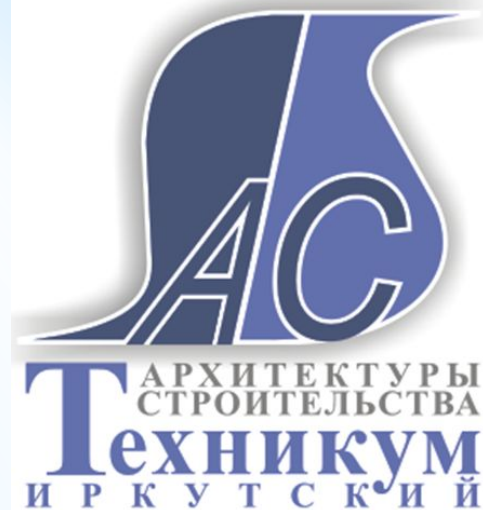
Состояние и перспективы развития дорожно-уличной сети г. Иркутска



Областное государственное бюджетное
учреждение Иркутской области

**Иркутский техникум
архитектуры и строительства**

преподаватель
Горбунова Вера Борисовна



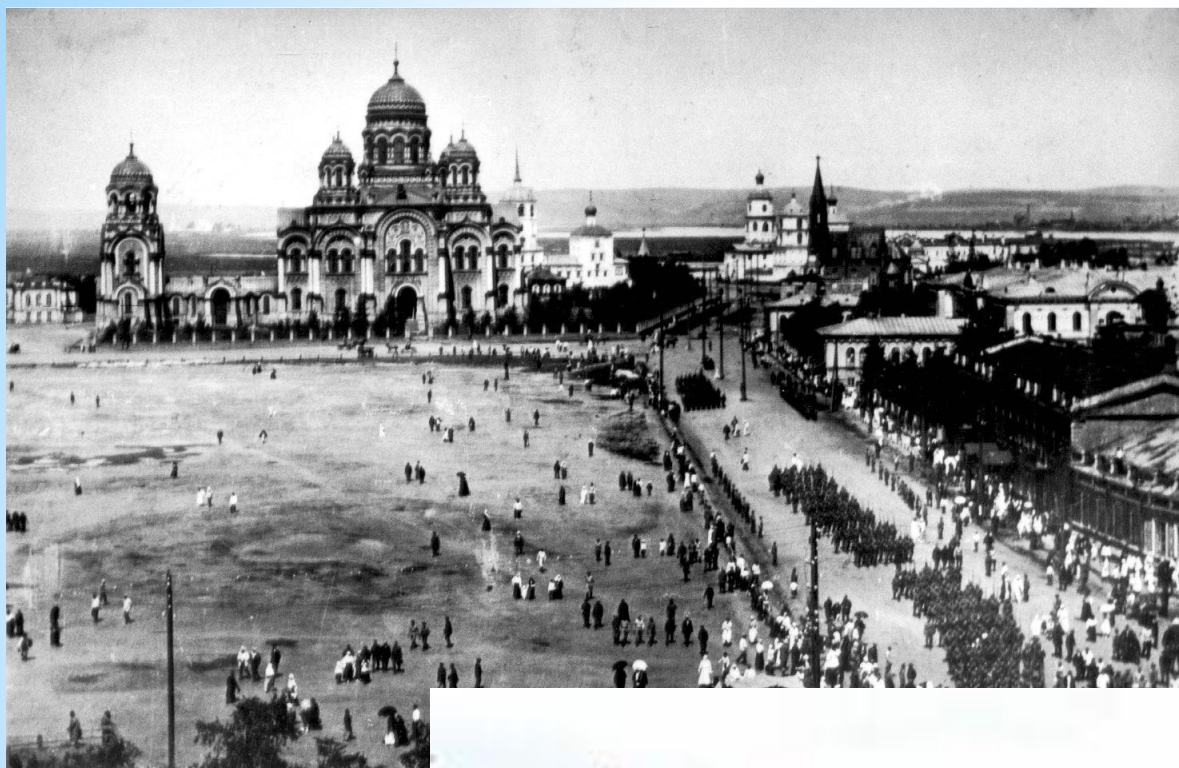
Шестой по величине город Сибири с численностью населения 623 736 чел. (2017). На чертеже картографа С. У. Ремезова, созданном в 1701 году, обозначен как «град Иркутской».

**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

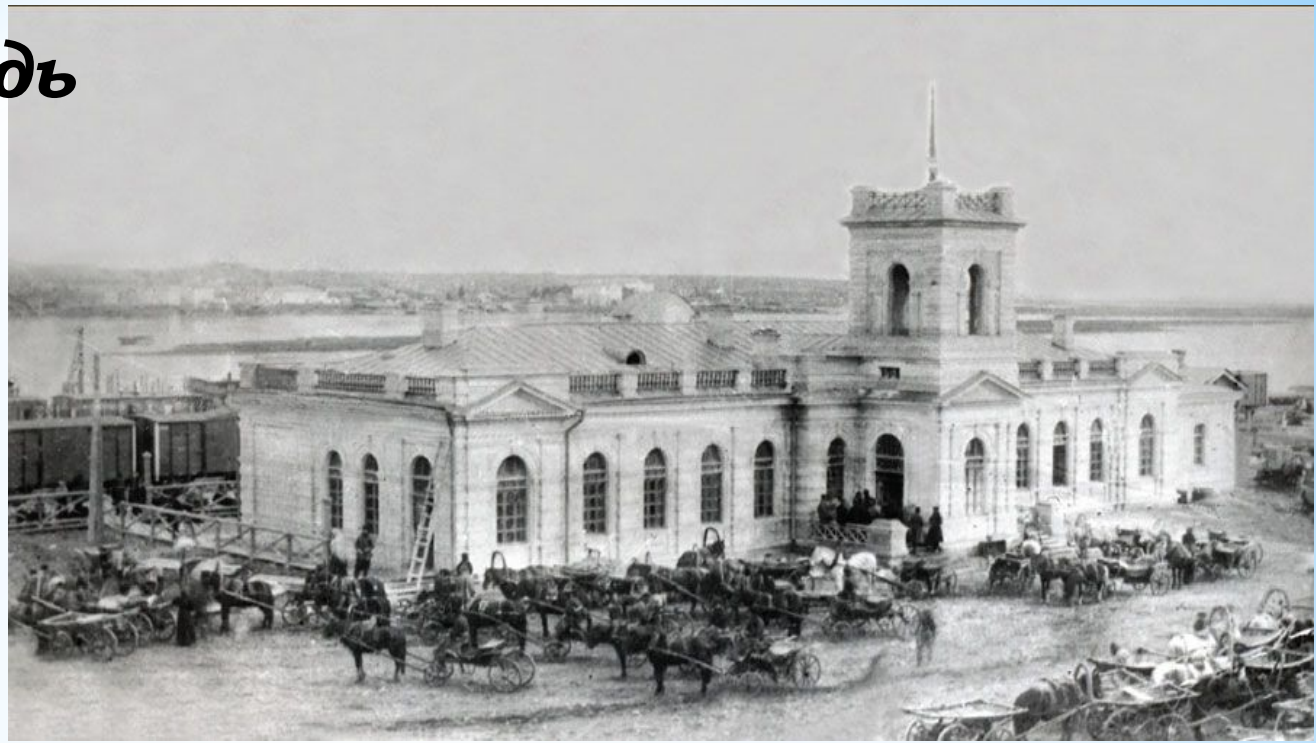
Ул. Карла Маркса, 1961г.



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:

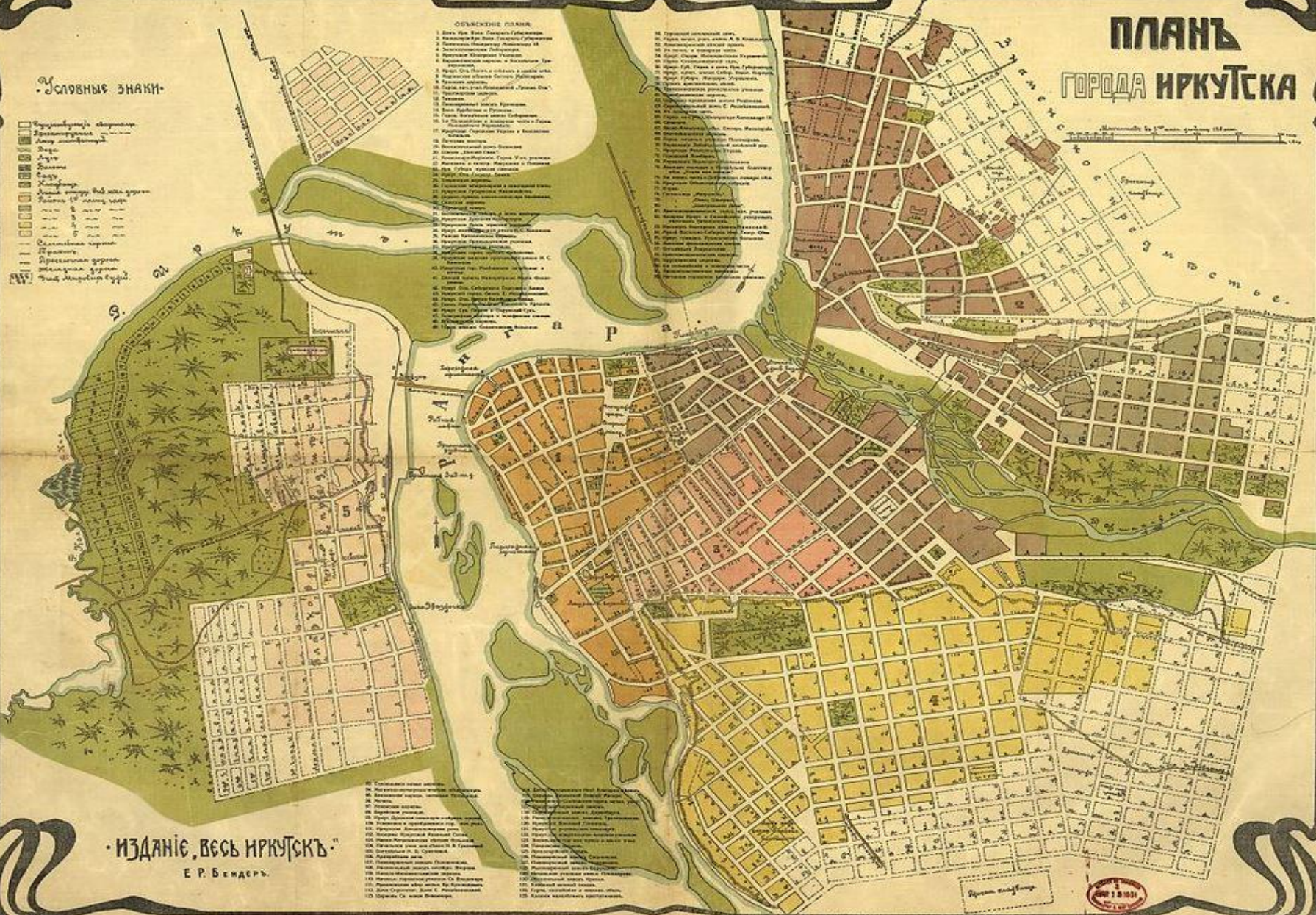
- несоответствие современным требованиям уличной дорожной сети;**
- сосредоточение спальных районов на левом берегу реки Ангары, что приводит к реверсивной модели движения транспортных потоков в городе;**
- наличие нелегальных перевозчиков;**

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



ПЛАНЪ

ОДА ИРКУТСКА



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.

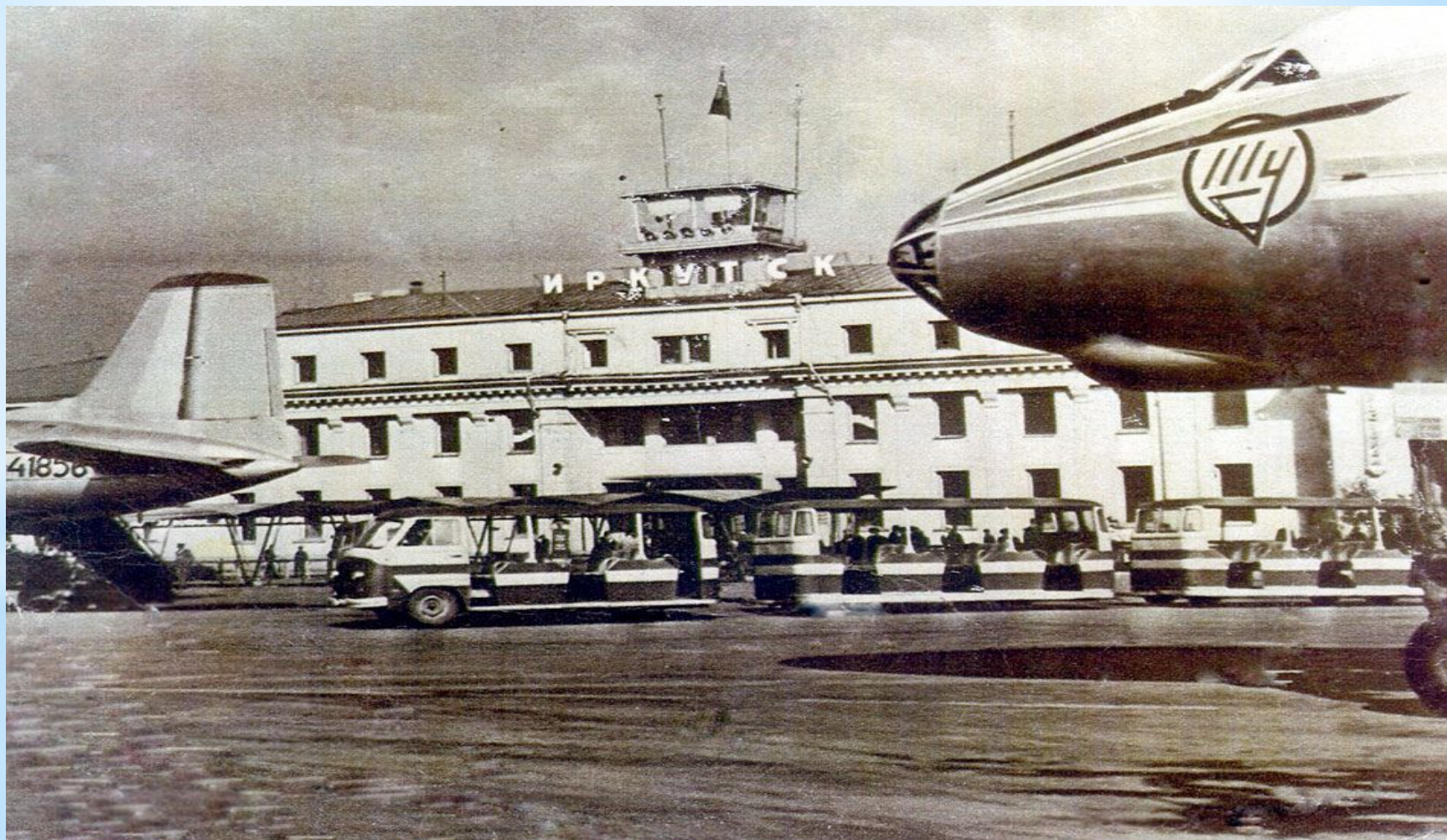
Особое внимание необходимо уделить развитию внеуличных видов транспорта: городским железным дорогам и городским скоростным автомобильным дорогам.

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 !