



This problem can be divided into several key aspects:

Poor development of bypass streets and roads network is necessary for redistribution of motor transport flow in gates of the city, if it is possible, without using urban network of the streets. There is an extra loading with transit freight and individual transport.

Large neighborhoods of the city are separated by three rivers which are Angara, Irkut and Ushakovka. Therefore, connections between residential neighborhoods are developed across bridges; but according to various researches, there is a lack of bridges in the city.

There are almost no separated lines for the public transport. There is a monocentric structure of the public transport which goes to and across the city center. There are few hubs which are located in the city center, but they do not correspond to modern conditions.

Relevance of the topic

The main role of public transport is not pointed out in the Irkutsk master plan. Solutions of hub problems undergo just the first stage of the development. There is no any simple and clear plan considering places suitable for hub construction, separated lines development and opportunities to build interceptive parking lots. One can observe evident agglomeration processes in Irkutsk region – daily labor commuting. In this situation Irkutsk, as working place center, has a more important role. Without integrated development of interurban and suburban public transport network situation with traffic jams will worsen. The modern hub assumes maximum accessibility of all transport modes concentrated in one place which can be a railway station, bus terminal, bus stops. It is the basis of urban passenger transport network which, in its turn, is a big integrated system which plays an important role in the city life.

Особенности современного транспортного каркаса Иркутска

Вступительное слово пилота XVI сессии Сергея Александрова /

Peculiarities of the modern Irkutsk transport framework

Opening speech of Sergey Alexandrov, pilot of 16th session

Данную проблему можно разбить на несколько ключевых моментов:

- Слабое развитие сети объездных (обходных) улиц и дорог, необходимых для перераспределения потока автотранспорта на подходах к городу, по возможности без использования внутригородской улично-дорожной сети. Как следствие улично-дорожная сеть города несет дополнительную нагрузку в виде транзитного грузового и личного транспорта.

- Крупные районы города пересекают три основные реки Иркутска – Ангара, Иркут и Ушаковка. Таким образом, связи между жилыми районами осуществляются через мостовые сооружения. Анализ транспортных потоков показывает, что традиционные места автомобильных пробок, особенно в часы пик, обусловлены во многом недостаточностью мостовых автомобильных сооружений. Прежде всего городу необходимо строительство дополнительных мостов через Иркут, со строительством автомагистрали непрерывного движения от объездной Первомайский – Университетский до объездной Ново-Ленино, а также строительство моста через Ангару, связывающего центр города с полуостровом Кирова Ленинского района. В этом же причина транзитного движения через центр города, куда направляются автомобили, которым ехать туда не надо.

Как следствие практически отсутствуют обособленные полосы для общественного транспорта. Сегодня в городе действует моноцентричная схема общественного транспорта, то есть движение осуществляется из пункта А в пункт Б – в центр города (ост. «Центральный рынок», ост. «Сквер Кирова») или через центр города.

Имеется лишь несколько транспортно-пересадочных узлов (ТПУ), которые при этом расположены в центре города. С учетом относительно невысокой по сравнению с городами-миллионниками плотности населения Иркутска такая схема в целом приемлема. Однако исследования, проведенные ранее в этом направлении специализированными проектными институтами, показывают перенасыщение общественным транспортом нескольких основных улиц города. Поэтому необходимо переосмысление схемы организации движения. Имеющиеся ТПУ не отвечают современным условиям: в них не созданы комфортные условия пересадки, отсутствуют сопутствующие сервисы и качественное благоустройство прилегающих территорий.

Актуальность темы

В материалах генерального плана Иркутска, в проектах планировки и, как следствие, в соответствующих муниципальных программах не определена главенствующая роль общественного транспорта в развитии города. Решение вопросов, связанных с планированием и строительством современных ТПУ, находятся на начальной стадии развития. Кроме того, до сих пор нет понятного и простого плана дальнейших действий в этом направлении, предусматривающего, где лучше всего создавать обособленные полосы, где располагать ТПУ и есть ли возможность разместить перехватывающие парковки.

На территории Иркутской области происходят очевидные агломерационные процессы – ежедневные трудовые маятниковые миграции. Роль Иркутска в этой ситуации как центра приложения труда существующим

образом увеличится. Несмотря на то, что в последнее время в городах рынок услуг и инфраструктура стали хорошо развиваться и на периферии, качество обслуживания в центре остается выше. С этим связаны постоянные миграции пригородного населения в центр близлежащих крупных городов, а значит, и потребность в высококачественном транспортном обслуживании. Без комплексного развития сети общественного междугородного и пригородного транспорта ситуация с автомобильными пробками будет только усугубляться.

Смена одного способа передвижения другим – признак интермодальной транспортной системы. В соответствии с таким определением остановочный пункт, где заканчивается передвижение пешком и начинается движение на городском пассажирском транспорте, является интермодальным узлом. Таким образом, функционирование системы городского пассажирского транспорта надо оценивать на основе анализа качества остановочных и пересадочных пунктов.

Интермодальные узлы – один из важнейших элементов городской транспортной системы – являются точками притяжения, в которых взаимодействуют различные пассажирские виды транспорта. Современный транспортный узел предполагает максимальную сближенность различных видов транспорта, как правило объединенных в рамках одного объекта – станции железной дороги, автовокзала, автобусных станций. Оптимально расположенный ТПУ – это основа эффективной работы городской пассажирской транспортной сети, которая, в свою очередь, является огромной комплексной системой, играющей важную роль в жизни города.

