

ИДЕЯ

«Мост должен располагаться там, где это нужно городу, а не там, где получается»

КАРИНА ТУРБОВСКАЯ

«Главное градостроительное решение Перми за последние 30 лет» — так характеризует возведение нового моста через Каму член правления Пермской региональной общественной организации «Союз архитекторов Прикамья», член Градостроительного совета Пермского края Юрий Сухарев. Его предложение — строительство мостов с односторонним движением.

— В последнее время в связи с повышенным интересом к градостроительной политике вновь заговорили про строительство нового моста через Каму...

— Всплеск интереса к новому мосту был в 2005–2007 годах после проведения планового обследования Коммунального моста, которое показало необходимость полной его реконструкции в ближайшие пять–шесть лет. Администрация Перми занервничала. Надо было срочно принимать решение о проектировании и строительстве нового моста, а существующий закрывать на капитальный ремонт.

Думали линейно, в соответствии с действующим тогда генпланом 1970-х годов. Документ предусматривал возведение моста параллельно Коммунальному с многоуровневой развязкой

на перекрёстке улиц Попова и Ленина. Но уже в 2007-м стало ясно, что идея утопична.

Я предложил городским властям альтернативное решение. Суть его в том, чтобы рассредоточить мосты. Второй мост, исходя из сложившейся градостроительной ситуации 2007 года, было целесообразно строить в створе улицы Крисанова.

Было выполнено графическое предложение (схемы) по размещению нового моста, схемы уличной сети левобережной части города. В мэрии заинтересовались, и я передал им эти документы. Затем — кризис, голландцы, смена властей...

— Почему именно в створе улицы Крисанова?

— Крисановский створ — ближайший к Коммунальному мосту, с выхо-

дом практически на все продольные улицы Перми. Но главная идея предложения разделённых мостов даже не в их рассредоточенности (это мировая практика), а в том, что эти мосты можно выполнить с односторонним движением транспорта.

Действующий Коммунальный мост сделать выездным из центра города, а новый в створе улицы Крисанова — въездным в центр с правого берега. Для экстренных случаев — с возможностью эксплуатации мостов в двух направлениях.

При реализации этого решения (по состоянию на 2007 год) получалась хорошая транспортная схема. В случае с односторонними мостами не нужно строить примостовые развязки, обеспечивающие рассредоточение транспортного потока «въезд-выезд». Проблему распределения потоков, наподобие «гребёнки», решает существующая уличная сеть.

Улицы Попова и Крисанова (от Пушкина до Петропавловской) также превращаются в улицы с односторонним движением транспорта. Улица Попова собирает потоки транспорта с продольных улиц, а Крисанова распределяет по продольным улицам и

обеспечивает выход на развязку улица Карпинского — шоссе Космонавтов, Стаханова, Нагорный. Также мост обеспечивает выход на улицу Окулова в направлении площади Гайдара, далее — Гознак, Парковый, объездная дорога.

Примерно через год-полтора после того, как я отдал документы в городскую администрацию, тема нового моста снова стала активно обсуждаться, появились голландцы. Уже говорили о возможных створах в Мотовилихе, на улице Крисанова, площади Гайдара и других вариантах. Но речь всегда шла о мостах с двухсторонним движением. На мой взгляд, для Перми это неправильно.

Сравните с ситуацией на дорогах. Сегодня в центре только две магистральные улицы городского значения работают более или менее нормально. Это улицы Луначарского и Екатерининская. Обе они односторонние. Если бы власти проявили политическую волю и так убрали здесь все парковки вдоль проезжей части (заужение проезжей части на некоторых участках доходит до одной-двух полос), пропускная способность этих улиц увеличилась бы в полтора раза!



ФОТО СЕРГЕЙ КОПЫШКО