

ДОРОГИ В ГОРОДЕ

На фотографиях пятидесятих годов (не говоря уже о более ранних) улицы Курска практически свободны от автомобилей. Из постоянных участников дорожного движения - разве что полудеревянные трамвайчики и милицейские мотоциклы с колясками. Тем не менее именно тогда была поставлена задача расширить многие из городских магистралей. Началось это с первого генерального плана, который был сформирован в 1947 году, а позже многие из вошедших в него задач переместились в новые генпланы, добравшись едва ли не до наших времен.

То есть, уже сразу после войны, когда город значительной своей частью лежал в руинах, в среде градостроителей было четкое понимание того, что рано или поздно улицы Курска станут интенсивно заполняться транспортом. И мы с вами знаем, что эти архитекторы в конце концов оказались трижды правы...

Впрочем, справедливости ради надо отметить, что еще в середине тридцатых годов (когда понятия *генплан* в Курске не существовало) на прорисовках многих из архитекторов мы видим широченные центральные улицы без трамвайного движения. Эта идея не давала покоя специалистам уже тогда.

Одним из первых планировочных нововведений было соединение соосных в те времена улиц Радищева и Мясницкой. Пришлось снести значительную часть жилой малоэтажной застройки. Это произошло еще до войны, когда генплана 1947 года не было и в помине. На карте 1935 года улицы еще разделены, а на немецкой карте 1942-го слиты в одну. Одновременно с проведением этих работ городские власти задумали расширить проезжую часть, там, где Радищева впадает в улицу Дзержинского. Для этого, ничуть не сомневаясь, снесли Никольский храм. Однако после войны довести дело до логического завершения никто не удосужился и сегодня, распавшись здесь на два рукава, улица Радищева превращается в два «бутылочных горла», при том, что правым из них (со стороны Театра кукол) мало кто пользуется. Заметьте – это на самом крутом участке.

Так или иначе, но из тупиковой улицу Радищева сделали третьей в городе по пропускной способности (после улиц Ленина и Дзержинского). Представьте себе (с точки зрения автоситуации нынешнего Курска), что такое решение не было бы своевременно принято и реализовано...

Впрочем, в рамках обозначенной выше темы в историю пропускной способности курских улиц можно заглянуть и глубже. К примеру, Херсонская (ныне – Дзержинского) уже в начале XIX века была задумана самой широкой в городе с серьезным запасом относительно реальных потребностей того времени, и с тех пор не увеличилась ни на метр. Мост через Кур, по которому она проходила, тоже обладал завидными габаритами по ширине и был построен столь крепко, что под землей служит курянам по сей день. Стоит вспомнить и тот факт, что восточная часть Херсонской (от Кура до Красной площади) была проложена позже западной - по оврагам и откосам, что потребовало серьезных землеустроительных работ. До появления этой магистрали спуститься в сторону Кура с Горы (так в те времена называли участок Красной площади и окрест) можно было только по дороге, которая проходила по нынешней улице Луначарского, петляя между крутыми оврагами...

Но вернемся в относительно недавние времена. Новая *красная линия* четной стороны улицы Ленина начиналась со строительства гостиницы Центральной. До войны несколько восточнее в старинном здании тоже располагалась гостиница – Ленинградская (Полторацкого). В угоду этой новой *линии* и во исполнение задачи расширить улицу Ленина (Московскую) тогда был снесен многие старинные дома. Но удалось ли добиться желаемого эффекта? На архитектурных прорисовках того времени видно, что к новому зданию гостиницы Центральной вдоль широченной улицы Ленина примыкает тротуар, вполне соизмеримый со своим собратом на

нечетной стороне. Так было задумано, но позже решили часть автомобильного движения убрать под землю, устроив (открытым способом) тоннель под тем самым широким тротуаром, который радует глаз и сегодня. Автомобили, поднимаясь в сторону Красной площади, должны были входить в тоннель на верхней части полугоры и транзитом следовать до площади Перекальского. Задумку удалось реализовать лишь наполовину: роскошной ширины тротуар остался на радость горожанам, но от автомобильного тоннеля отказались.

Может быть, стоит вернуться к тротуару четной стороны центральной улицы? Не слишком ли это расточительно для города, все более переполненного транспортными проблемами? Скажем, обустроить еще одну полосу движения для общественного транспорта, или хотя бы разместить здесь вместительные карманы для парковки.

В пятидесятые годы решили раздвинуть и улицу Горького – за счет смещения *красной линии* ее западной стороны. С тех пор новый формат строго соблюдался при возведении здесь всех новых зданий. Это наверняка повлияло бы на пропускную способность, если бы улица была по-настоящему востребована автомобилистами. Как и улица Сергиевская в начале XIX века, улица Горького упирается в Мирную. Планировочные решения последних генпланов, предусматривавших ее продление, сегодня надежно забыты. Впрочем, есть и другая проблема: улица Горького с другой стороны пресекается Первомайским парком. Прямой связи с улицей Сониной нет – для этого пришлось бы прокладывать через парк полноценную магистраль... Впрочем, почему бы и нет - Первомайский давно уже трудно назвать настоящим парком...

Кстати, проезжую часть улицы Горького так и не расширили, хотя по обе стороны появились широченные газоны. Как говорится, «не по Сеньке шапка».

Коль уж упомянули улицу Сонины (ранее – Верхняя Набережная, Мурановская), то ее нынешнее предназначение (пропускать значительную часть автотранспорта в обход улицы Дзержинского) было задумано в генплане 1947 года: расширить, заасфальтировать, обустроить угол с улицей Луначарского. Впрочем, уже с конца 1945-го она использовалась как технологическая дорога при строительстве электроаппаратного завода... Если погрузиться в историю еще глубже, то на абрисе 1722 года как раз на месте улицы Сонины внутри крепости от одной проезжей башни к другой проходила дорога. Ею наверняка активно пользовались еще в XVII веке, поскольку другого спуска с городского холма в юго-западную сторону не было. На карте первой четверти XIX века этой улицы просто нет. Здание присутственных мест (примерно на месте нынешнего угла улиц Сонины и Луначарского), построенное в 1793 году, тянулось до самого склона в сторону Тускари, перекрывая возможные путевые развязки. На карте 1902 года улица графически уже присутствует, но без названия – как третьестепенная. На более поздних дореволюционных планах она обозначена как Мурановская. То есть, так или иначе, куряне вернулись к использованию этой дорожной артерии, ранее надолго позабытой, и сегодня она загружена очень серьезно.

Свободная от автотранспорта улица Ленина в послевоенные годы. С тех пор многое изменилось...

