

ДОРОГИ В ГОРОДЕ



Фрагмент карты Курска 1896 года. —
Улица Фроловская (часть улицы Радищева) и многие
другие улицы центра еще тупиковые.

Одним из проектных вариантов увеличения пропускной способности улиц центра (параллельных улице Ленина) было значительное расширение Семеновской, оборудование на ее пересечении с улицей Ватутина развязочного решения и строительство автомобильного моста через реку Кур в сторону Сороковой (Бойцов 9-й дивизии). Это было предусмотрено в генплане уже конца пятидесятых, продолжено в последующих, но реализовать задумку не удалось, хотя к ее исполнению тогда приступили.

Транспортных решений, радикально повлиявших на транспортную ситуацию, в 19 веке было много. Скажем, в Курске, на месте нынешнего цирка, до 1968 года находилась железнодорожная станция Курск-ветка, к которой тянулся рельсовый путь от основного вокзала в Ямской. Сразу после строительства в 1868 году Московско-Курской железной дороги горожане позаботились о своем комфорте: все под боком, не надо трястись на извозчике. Что там говорить — разумно. Мало того, железнодорожная станция практически в центре города позже использовалась и для других целей. Скажем, отсюда в тридцатые годы проложили короткую технологическую железнодорожную линию для строительства ТЭЦ на берегу Тускари. В 1943 году на Курск-ветку заходили трамвайные платформы, и с их помощью развозили по городу значительные грузы.

Если уж о трамваях, то к разумным решениям можно отнести и то, что в конце 19 века был принят для воплощения проект двухсторонней трамвайной линии, а не однопутной — этот вариант активно рассматривался. Вышло дороже, но гораздо перспективнее. Общеизвестно, что Курск стал третьим городом в России, где появилась трамвайная линия. Кроме вполне справедливой гордости курян, это дало толчок в техническом развитии города: электростанция, путевое хозяйство, бульжная мостовая, которая и сегодня местами прячется под асфальтом...

Кстати, вопрос о целесообразности трамвайных путей на улице Ленина поднимался в курской архитектурной среде уже в конце пятидесятых годов. Уклон улицы Дзержинского в отдельных ее точках по нормативам почти на грани допустимого для трамваев, что тоже заставляло искать альтернативные варианты — особенно после падения трамвая с Кировского моста.

О наболевшем. Многие из улиц центра, выходящие на улицу Ленина, даже в варианте одностороннего движения сегодня забиты автомобилями — движущимися и припаркованными. Не пора ли глобально пересмотреть их устройство с точки зрения ширины газонов (чаще всего — неухоженных) и наличия там прочей растительности? Именно это было сделано несколько лет назад на улице Гоголя: срубили старые тополя, оборудовали парковочные карманы. Однако и там использованы далеко не все резервы... Впрочем, на Гоголя стали парковаться все, кому не лень, и улица сегодня снова забита автотранспортом.

И в завершение. Каким бы красивым город не был внешне, система его транспортных коммуникаций должна развиваться не вдогонку возникающим проблемам, а опережая их. Судя по всему, именно это качество становится основным. Процесс такого развития нескоро, и каждое поколение курян должно вкладывать в него свою лепту. В этом плане есть чему поучиться у наших предков, которые, даже не зная, что такое автомобиль, многое сделали для того, чтобы мы с вами если застревали в пробках, то ненадолго...

Понятно, что нынешний Курск по многим параметрам в десятки раз превышает тот, где два века назад закладывались планировочные перспективы городских дорожных коммуникаций. Мы сегодня в само понятие «транспорт» вкладываем совершенно иной смысл. И все же — спасибо курянам прошлых поколений. Впрочем, со временем кто-то наверняка тепло и вполне справедливо вспомнит и нас с вами. **В. К.**