

На примере Иркутска рассмотрены связи между проектируемыми и застраиваемыми территориями, состояние пешеходных потоков в центре города. С учетом специфики Иркутска, в котором значительную роль играют студенты и преподаватели многочисленных вузов, предложено продлить Зеленый диаметр до левого бережного межвузовского кампуса. Актуализировано предложение по решению выявленной проблемы за счет строительства велосипедного моста через Ангару и расчистки основных осей города – Байкальского луча и перпендикулярного ему Зеленого диаметра.

Ключевые слова: архитектура; урбанистика; потоки; Иркутск; Байкальский луч; Зеленый диаметр; велосипедный мост. /

The article considers the links between designed and built-up areas and the state of pedestrian flows in the city centre through the example of Irkutsk. Taking into account the specifics of Irkutsk, where students and teachers of numerous universities play a significant role, it is proposed to extend the Green Diameter to the left-bank inter-university campus. The authors update the proposal to solve the identified problem by building a pedestrian and cycle bridge across the Angara River and clearing the main axes of the city – the Baikal Ray and the Green Diameter perpendicular to it.

Keywords: architecture; urbanism; flows; Irkutsk; Baikal Ray; Green Diameter; pedestrian and cycle bridge.

0 трансгородских потоках Иркутска / On transurban flows in Irkutsk

ТЕКСТ
Елена Григорьева
РААСН
Константин Лидин
Минск, Беларусь

Байкальский луч и Зеленый диаметр

Далеко не всякий город выстроен вдоль дороги, реки или какой-либо другой линии потока. Есть города, которые выглядят скорее концентрически, как в модели Э. Берджеса [1]. Но в любом случае в структуре города можно (и нужно) видеть оси, вдоль которых движутся транспортные и человеческие потоки. Состояние этих осей, их непрерывность и пропускная способность во многом определяют состояние города в целом.

Главной осью Иркутска, как и всей агломерации, является, как известно, Байкальский луч. Вдоль Ангары, Транссиба и магистрали Р-258 «Байкал» расположены города Южного Прибайкалья – Черемхово, Усолье, Ангарск, Иркутск и Шелехов. В городской черте Иркутска и далее вдоль Ангары к ее истоку, к Байкалу, концептуально идею Байкальского луча первым сформулировал Вячеслав Воронежский [2].

Перпендикулярно Байкальскому лучу тогда же, в советские времена, был предложен Зеленый диаметр, идущий от Ангары до Ушаковки через Иерусалимский парк (тогда ЦПКиО) и две площади – Конституции и Декабристов. Идею развили авторы 130-го квартала строительством перехода над улицей Седова и формированием спуска по масштабной лестнице на центральное пространство квартала. Предстоит еще довершить реализацию этого проекта, стоявшего в авангарде современной урбанистики, строительством надземного перехода над улицей 3-го Июля, обеспечив выход к Ангаре (рис. 1).

В новейшей истории появилась идея усиления связи исторического центра с левобережьем созданием пешеходного моста и продолжением таким образом Зеленого пешеходного диаметра до межвузовского кампуса (рис. 2).

Межвузовский кампус левобережья Иркутска

В Сибири два города имеют откровенно студенческий нарратив – Томск и Иркутск. У этих двух городов с историческим статусом примерно одинаковая численность населения – 600 тысяч, и при этом каждый шестой житель – студент или преподаватель одного из многочисленных вузов города.

Томск расположен преимущественно на одном берегу реки, и большая часть томских вузов выстроилась линейно вдоль главной улицы на бровке рельефа над поймой [3]. Иркутск студенческий – на двух берегах: на левом в Студгородке цепочка, состоящая из нескольких колледжей, Транспортного университета, гиганта-Политех и его кампуса, Университета МЧС и части зданий классического университета; остальные здания Иркутского государственного университета – на правом берегу Ангары, там же Медуниверситет, Байкальский государственный университет и учебные заведения помельче и помладше.

Студгородок идеологически правильно соседствует с Академгородком, что предполагало изначально, при планировании территории левобережья, тесную связь академической науки и высшего образования [4].

В версии проекта кампуса Иркутского политеха, разработанного в 2019 году (рис. 3) Сибирской лабораторией урбанистики, параллельная реке Ангаре связь от Транспортного университета до Академгородка внятно артикулирована. А для развития самого ИРНИТУ предложена концепция Зимнего города (кредо архитекторов и урбанистов СЛУ), подхватывающая непрерывность и связанность блоков существующего здания советских времен.





< Рис. 1. Квартал 130 в Иркутске. Трансгородская и внутриквартальная оси



ПЕРПЕНДИКУЛЯРНО ГЛАВНОЙ
ОСИ ИРКУТСКА -
БАЙКАЛЬСКОМУ ЛУЧУ -
ПРЕДЛАГАЕТСЯ **НОВАЯ ОСЬ**,
СВЯЗЫВАЮЩАЯ ЛЕВЫЙ
И ПРАВЫЙ БЕРЕГА

^ Рис. 2

> Рис. 3. Кампус ИРНИТУ. 2019. ООО «Сибирская лаборатория урбанистики»

> Рис. 5. Межвузовский экокампус. 2023. Институт города



**КРЫТЫЙ
ВЕЛО-ПЕШЕХОДНЫЙ
МОСТ**



365 МЕТРОВ

ДЛИНА МОСТА НАД АКВАТОРИЕЙ

ОБЩАЯ ДЛИНА	670 М
НАД Ж.-Д. И ЛЕВОБЕРЕЖНОЙ НАБЕРЕЖНОЙ	114 М
РАСТРУБ НА ОСТРОВЕ КОННЫЙ (ДАЛЕЕ ПЕРЕХОДИ В ПЕРГОЛУ)	191 М

▬ ОСНОВНОЙ МАРШРУТ
▬ ВТОРОСТЕПЕННЫЙ МАРШРУТ

Мост расположен в соответствии с Концепцией развития кампуса ИРНИТУ и сопряжен с системой общественных пространств исторического центра Иркутска.

Учитывается фарватер, предусматривается возможность прохождения судов и теплоходов.



Велопешеходный мост через Ангару

В этом же проекте впервые прорисована траектория нового моста с обоснованием и прозвучало предложение сделать его велопешеходным и крытым, вырастающим прямо из тела межвузовского Дворца молодежи и студентов. Внутри объема по замыслу авторов должен продолжаться процесс обучения, образования, обслуживания студентов и преподавателей (рис. 4).

В обосновании, кроме технических параметров, была дана оценка пользы нового моста для улучшения транспортной ситуации в городе. Очевидно, что перенаправление огромного потока студентов разгрузит старый Глазковский и относительно новый Академический мост, значительно сократится нагрузка на общественный транспорт. Исторический центр с его театрами, музеями, парками, многочисленными и разнообразными кафе и т. д. станет ближе не только студентам, но и жителям левобережья, окажется в пешеходной доступности. Стартуя с высоких отметок левобережья, мост пройдет над Транссибом и, обеспечив спуск на берег Ангары, даст наконец импульс к развитию левобережной набережной.

В 2023 году, после принятия решения отдать часть перспективной территории под жилую застройку, Институтом города была актуализирована концепция межвузовского кампуса с уточнением траектории моста (рис. 5).

Квартал 130 – территория проекта «Иркутские кварталы»

Связь этих генетически родственных территорий исторического центра Иркутска осуществляется по двум основным траекториям. Первая: центральная площадь квартала – Театральная площадь – Иерусалимский мемориал – переход над улицей Байкальской к Торговой оси у ТРЦ «Карамель» или вниз по Иерусалимской лестнице на вымощенную деревом Подгорную площадь. Вторая – от стрелки 130-го квартала проходит слева от стоящей на возвышении Крестовоздвиженской церкви по деревянному тротуару вдоль улицы Подгорной к той же площади пяти углов и далее к трансгородской Торговой оси (рис. 6).

Комплексное (включая инженерные сети) благоустройство улицы Подгорной поможет активизации обновления прилегающих к ней территорий и реализации давно задуманных проектов многочисленных собственников, крупных и не очень. Уже реализованные разрозненные фрагменты Иркутских кварталов – Иерусалимская лестница с Подгорной площадью и часть Торговой оси в районе ТРЦ «Карамель» – будут связаны между собой качественной средой, поток (как известно, провоцирующий развитие) наконец заработает.



> Рис. 4. Мост в Астане

ИРКУТСКИЕ КВАРТАЛЫ



< Рис. 6. Иркутские кварталы



ПОСЛЕ ЗАВЕРШЕНИЯ 130 КВАРТАЛА СЛЕДУЮЩИМ ЭТАПОМ РАЗВИТИЯ ИСТОРИЧЕСКОГО ЦЕНТРА СТАЛ ПРОЕКТ «ИРКУТСКИЕ КВАРТАЛЫ», РЕАЛИЗУЮЩИЙСЯ С 2015 Г.

Торговая ось в системе общественных пространств исторического центра города



Заработает и важный экскурсионный маршрут 130-й квартал – Иркутские кварталы.

Поток провоцирует развитие

Целый ряд успешных зарубежных и российских проектов, основанных на теории потоков (и иркутский 130-й квартал стоит в этом ряду), доказал эффективность этого направления в урбанистике, градостроительстве, развитии и привлекательности городов [5]. В борьбе за качественный человеческий капитал. В жесткой конкуренции городов, особенно острой в современной России, учитывая миграционную статистику последних десятилетий – отток населения из Сибири и с Дальнего Востока в столицы и южные города.

На фоне глобальной урбанизации особенно остро выглядит проблема поиска новых подходов к проектированию городов. Развитие строительных технологий приводит к невиданному ускорению процессов трансформации городских структур. Потоки, протекающие сквозь эти структуры, становятся сложнее и мощнее. Нам срочно нужна теория – достаточно простая и внятная, чтобы служить основой для принятия повседневных решений, и достаточно современная, чтобы принятые решения не устаревали на следующий день после принятия. Проект системы потоков в центре Иркутска – опыт

потокowego рассмотрения текущего состояния и перспектив развития города в региональном контексте.

Этот опыт результативен, и не стоит им пренебрегать, обрывая предусмотренные визионерскими проектами связи. Реализация градостроительных идей, так же как и осуществление архитектурных проектов отдельных зданий, может и должна осуществляться в полном соответствии с задуманным авторами, и тем более уже согласованным в установленном порядке. И дело администраций – способствовать этому, гарантируя преемственность.

Литература

1. Таболин, В. В. Город в науке: библиография научных исследований городов и процессов урбанизации. – Москва : Юстицинформ, 2024. – 300 с.
2. Лидин, К., Меерович, М. Предчувствие полицентричности // Проект Байкал. – 2006. – № 3(9). – С. 20–23. – DOI: 10.7480/projectbaikal.9.494
3. Григорьева, Е., Кремлева Д. Томские набережные // Проект Байкал. – 2016. – № 4(50). – С. 112–117. – DOI: 10.7480/projectbaikal.50.1093
4. Оглы, Б. И. Иркутск: о планировке и архитектуре города. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1982. – 112 с.
5. Cities, Regions and Flows / Ed. P. Hall, M. Hesse, – London : Routledge, 2013 – 288 p.

References

- Grigoryeva, E., & Kremleva D. (2016). Tomsk embankments. *Project Baikal*, 13(50), 112-117. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.50.1093>
- Hall, P., & Hesse, M. (Eds.). (2013). *Cities, Regions and Flows*. London: Routledge.
- Lidin, K., & Meerovich, M. (2006). Predchustvie politsentrichnosti [Anticipation of polycentricity]. *Project Baikal*, 3(9), 20-23. <https://doi.org/10.7480/projectbaikal.9.494>
- Ogly, B. I. (1982). *Irkutsk: O planirovke i arkhitekture goroda [Irkutsk: About planning and architecture of the city]*. Irkutsk: East-Siberian Publishing House.
- Tabolin, V. V. (2024). *Gorod v nauke: Bibliografiya nauchnykh issledovaniy gorodov i protsessov urbanizatsii [City in science: Bibliography of scientific studies of cities and urbanisation processes]*. Moscow: Justitsinform.

