

Шесть городов / Six Cities

руководители проекта

Максим Перов
Антон Щукин
Александр Скокан
Андрей Гнездилов

авторы

Максим Викулин
Андрей Елбаев
Вероника Ефимочкина
Роман Кучуков
Ольга Максимова
Григорий Мустафин
Наталья Паленова
Мария Степанова
Ольга Таловская
К. Титова

транспорт

Е. Боровик
С. Каряева
В. Шамеев
В. Давыдов
А. Молина
А. Михайлов

экология

И. Ивашкина
И. Харченко
Н. Кирюшина
С. Сахарова

инженерия

А. Рябов
О. Пивоварова
М. Котков
Г. Ермакова
В. Веткина
И. Рябикина
Н. Сладкова
М. Гассан
С. Колединский
Н. Шадикян

Продвижение Российского государства в своем развитии на восток за счет захвата и колонизации новых земель происходило по естественным коммуникационным каналам – рекам и речным долинам. В нашем случае – это долины реки Ангары в сторону Байкала, главного природно-ландшафтного фокуса Восточно-Сибирского региона. Город закладывается на изломе речной долины, где в Ангару впадают сразу два притока – Иркут (давший название городу) и Ушаковка.

Московский тракт, связывавший город с Центральной Россией, естественно прошел по этой же долине, так же как и проложенный в начале XX века Транссиб, сформировав мощный коммуникационный канал, ставший главной осью каркаса расселения в этой части Сибири: река, дорога и железная дорога.

Плотина Иркутской ГЭС, образовавшая мощное водохранилище, фактически купировала возможность дальнейшего естественного движения вдоль реки в сторону Байкала, так как существовавшие пути, в том числе и железнодорожные, шедшие вдоль реки, ушли под воду, заполнившую складки рельефа, образовав неудобные для освоения «фьорды» с крутыми и обрывистыми берегами. Это стимулировало реализацию другого сценария – развитие промышленных территорий, естественно тяготевших к железной дороге, и связанных с ними жилых районов города. Образовавшаяся в результате этих процессов урбанизиро-

ванная система включает то, что можно назвать Большой Иркутской агломерацией, простирающейся от г. Усолье-Сибирского до пос. Листвянка на берегу озера Байкал. Ядром всего этого естественно является собственно город Иркутск в своих административных границах, который также является Малой агломерацией, состоящей по крайней мере из шести пространственно обособленных городских образований: 1) собственно старой части Иркутска, развившегося из своего исторического ядра; 2) района за Ушаковкой и вдоль нее; 3) левобережной части – старого города на Кайском холме, возникшего и разросшегося во многом благодаря железной дороге и пассажирскому вокзалу и далее благодаря университетским функциям; 4) поселка железнодорожной станции Иркутск-Сортировочный и нового микрорайона; 5) территории вокруг авиационного предприятия «Иркут»; 6) поселка Гидростроителей ГЭС, Академгородка и новых микрорайонов.

Таким образом, в нашей концепции пространственного развития Иркутска предлагается перейти от идеи одного города к идее шести «городов», основываясь на том, что в каждом из них есть и / или должен быть свой центр развития со своей уникальной функцией и чертами, т. е. с предпосылками к развитию. Для объединения шести «городов» в три предлагается создание трех центров:

1. Центральный район и район Ушаковки объединяются центром

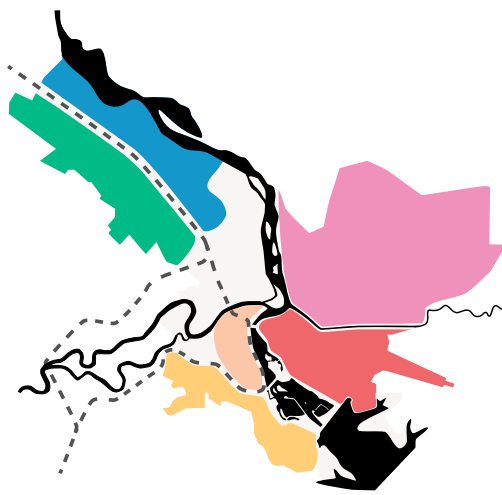
«Иркутск-Сити» в устье реки Ушаковки. Это городской общественный центр смешанной функции на пересечении зеленого и транспортного каркаса двух «городов» (офисы, торговля, жилье и рекреация);

2. Иркутск-2 и Ново-Ленино объединяются «пряжкой» в зоне железнодорожной станции Иркутск-Сортировочный. Учитывая специфику территории, это место обладает потенциалом центра агломерационного значения. По функции – это может быть офисно-деловой и логистический центр;

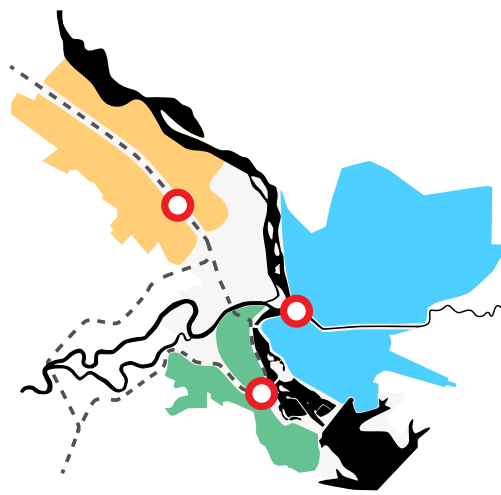
3. Кайский холм и другие холмы соединяются центром на территории примыкания нового Академического моста к левому берегу Ангары. Основная задача этого центра – преодолеть транспортные делители, расположенные на территории, и связать студенческий кластер с Академгородком. Учитывая уже имеющиеся объекты, центр может быть деловой, научной и общественно-спортивной направленности.

Главная проблема современного 6-частного Иркутска, разделенного тремя реками и одним водохранилищем, – это связанность его частей и всего города в целом.

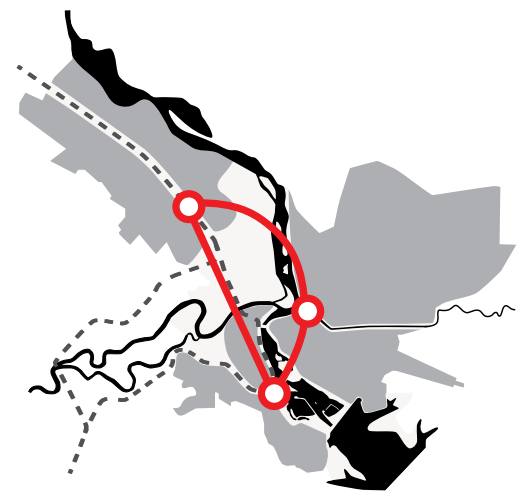
С одной стороны, это транспортная проблема, из которой следует необходимость не только усовершенствования и дополнения транспортного каркаса, но и поиска оптимальной трассировки эффективного внутригородского скоростного пассажирского транспорта (трамвая или автобуса) в сочета-



6 городов



3 города



1 город

Уникальность ландшафта – речной крест
 Проблема развития – шесть городов минус река
 Концепция пространственного развития – три города плюс река



Остоженка
 Архитектурное б

нии с железнодорожной связью (городская электричка). С другой стороны, это проблема осмысления новой роли Ангары и ее притоков. Из досадного «разделителя» городской жизни река может и должна стать экологическим коридором, «сине-зеленым» «соединителем» города, его новым парково-рекреационным центром. Для этого предлагается рассматривать Ангару и ее притоки как единую ландшафтную зону во взаимосвязи с озером Байкал. Для данной ландшафтной зоны предлагается стратегия развития в качестве экологического коридора и парково-рекреационного центра.

Таким образом, необходимо разработать комплексную программу развития речной ландшафтной зоны в Иркутске, для чего рекомендуется:

1. Провести полный анализ геоморфологии ландшафта как городского, так и природного, во взаимосвязи с историческим и культурным наследием, озером Байкал и его ландшафтами, с выявлением рисков и возможностей, слабых и сильных сторон.
2. Разработать методические рекомендации для Иркутска, касающиеся ландшафта, экологического и

устойчивого развития, относительно повышения значимости и ценности малых рек, долин и склонов в черте города, их гармоничного и корректного включения в ткань города, в природный и городской ландшафт как в общественных пространствах, так и в частных.

3. Разработать методические рекомендации для Иркутска по озеленению и трансформации природного ландшафта.

4. Разработать комплексный проект развития речной ландшафтной зоны Иркутска, учитывая взаимное влияние и потенциал озера Байкал и прилегающих к нему территорий, а также потенциал развития навигации в сторону Братска, с особым отношением к внутригородской навигации и к ее инфраструктуре, к гармоничному и активному включению данных функций в городскую жизнь и природный ландшафт.

Мы считаем, что основной целью пространственного развития Иркутска является полицентричная консолидация всех его разрозненных частей вокруг главной природной ценности места – уникального ландшафта бассейна Ангары и ее притоков.

Андрей Гнездилов

