

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2026, Том 18, № 1 / 2026, Vol. 18, Iss. 1 <https://esj.today/issue-1-2026.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/30SAVN126.pdf>

2.1.13. Градостроительство, планировка сельских населенных пунктов (технические науки)

Ссылка для цитирования этой статьи:

Бянкина, И. А. Применение концепции «Медленных городов» в центрах туризма байкальского побережья Иркутской области / И. А. Бянкина, А. Ю. Михайлов // Вестник евразийской науки. — 2026. — Т. 18. — № 1. —

URL: <https://esj.today/PDF/30SAVN126.pdf>.

For citation:

Biankina I.A., Mikhailov A.Yu. Application of the «Slow Cities» concept in tourism centers of the Baikal Lakeshore in Irkutsk Region. *The Eurasian Scientific Journal*. 2026;18(1): 30SAVN126. Available at:

<https://esj.today/PDF/30SAVN126.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

УДК 711.4

Бянкина Ирина Александровна

ФГБОУ ВО «Иркутский национальный исследовательский технический университет», Иркутск, Россия

Аспирант

E-mail: irina.chelpanova@tl-istu.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-3665-294X>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=1327284

Михайлов Александр Юрьевич

ФГБОУ ВО «Иркутский национальный исследовательский технический университет», Иркутск, Россия

Профессор кафедры «Автомобильного транспорта»

Доктор технических наук, профессор

E-mail: 89148701840@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1946-0659>

РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=385530

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=57193751842>

Применение концепции «Медленных городов» в центрах туризма байкальского побережья Иркутской области

Аннотация. В последние годы наблюдается рост внутреннего туризма в регионах РФ, в том числе в малых городах Иркутской области, расположенных на побережье Байкала. Рост туристических потоков предъявляет повышенные требования к качеству городской среды центров туристического тяготения, к числу которых относятся и малые города. Обязательной составляющей комфортной среды является безопасность, что предполагает формирование мультимодальной среды городских улиц, обеспечивающей сбалансированное распределение уличного пространства для пешеходов, велосипедистов, общественного пассажирского транспорта и автомобильного транспорта. В настоящее время формирование мультимодальной среды стало наиболее актуальной проблемой малых городов байкальского побережья Иркутской области, улично-дорожные сети которых не отвечают современным требованиям и при этом загружены возрастающими потоками автомобильного транспорта.

Одной из стратегий формирования мультимодальной среды малых городов является применение концепции «Медленного города». Концепция «Медленного города» сформулирована в 1999 г. международной ассоциацией городов Cittaslow, включающей в настоящее время 308 участников. Анализ численности населения городов-участников ассоциации показывает, что концепция «Медленного города» получила широкое и успешное применение в малых городах. Для условий Восточной Сибири наибольший интерес представляют практики малых городов

северных стран — Финляндии, Швеции, Норвегии и Канады. На примере практики муниципалитетов Канады рассмотрена возможность адаптации концепции «Медленного города» к условиям малых городов байкальского побережья Иркутской области.

Ключевые слова: малые туристические города; мультимодальная среда; концепция медленного города; успокоение дорожного движения; улицы успокоенного движения

Введение

В последние годы прогнозируется рост туристического потока в Иркутскую область с 1,8 млн чел. (2024 г.)¹ до 3,6 млн чел. (2036 г.), непосредственно поток на Байкал оценивается в 5 млн человек в год к 2036 г. (включая побережье Иркутской области и Республики Бурятия).² Рост количества гостей региона отмечается после пандемии COVID: так, в 2024 году поток вырос на 20 % по сравнению с 2023 годом, а продолжительность сезона увеличилась до начала октября.³ При этом значительная часть туристического потока обслуживается тремя малыми муниципалитетами байкальского побережья Иркутской области:

- поселком городского типа Листвянка⁴ (1 936 жителей) в составе городского поселения Листвянское муниципальное образование (2 246 жителей)⁵;
- агломерацией малого города Слюдянка⁶ (18 058 жителей) и рабочего поселка Култук (3 400 жителей);
- агломерацией малого города Байкальск⁷ (13 200 жителей) и рабочего поселка Утулик⁸ (1 080 жителей).⁹

Слюдянский район является ключевыми воротами к Байкалу — туристический поток на территорию оценивается в 370–380 тысяч человек в год [1]. Поток является неоднородным — почти треть (34 %) составляет зимний спортивный туризм, ориентированный на горнолыжный курорт «Гора Соболиная» (г. Байкальск), еще четверть посетителей (23 %) — туристы Кругобайкальской железной дороги. Такая структура формирует четко выраженные транспортные коридоры и создает пиковые нагрузки в определенные сезоны. Поэтому общей проблемой рассмотренных муниципалитетов является несоответствие их пространственной организации и транспортной инфраструктуры современным требованиям, предъявляемым к центрам туризма [2–4].

Доминирование туристической функции для малого города накладывает повышенные требования к качеству транспортного обслуживания, в частности, во время проведения крупных туристических мероприятий. Одним из наиболее эффективных методов решения задач

¹ https://sia.ru/?section=484&action=show_news&id=16812279.

² <https://www.gazeta.ru/social/2024/12/06/20196326.shtml?ysclid=mh7i6dasiy629027693>.

<https://www.ogirk.ru/2024/03/01/turisticheskij-potok-na-bajkal-planiruetsja-uvelichit-do-5-mln-chelovek-v-god/?ysclid=mh7jbz5brm450427602>.

³ <https://www.interfax-russia.ru/tourism/news/potok-turistov-na-baykal-etim-letom-vyros-na-20?ysclid=mh7i9g7ay5410917965>.

⁴ <https://listv-adm.ru/>.

⁵ <https://rosstat.gov.ru/>.

⁶ <https://www.gorod-sludyanka.ru/page/rubrics-885>.

⁷ <https://gorod-baikalsk.ru/page/gorodbaikalsk-171>.

⁸ <https://xn---8sbmnkem5bib.xn--p1ai/poselenie/index.php>.

⁹ https://sia.ru/?section=484&action=show_news&id=16804975&ysclid=mh65cb64pd929170191.

транспортного обслуживания малых городов является применение концепции «Медленного города» (Slowcity, Cittaslow) [5–7].

Цель работы — анализ возможностей применения концепции медленного города при проектировании общественных пространств улиц и транспортной инфраструктуры малых туристических городов Восточной Сибири.

Ассоциация «Медленных городов»

Концепция малого города предполагает использование градостроительных решений и дизайна городской среды, замещающих технические средства снижения скорости движения транспорта, а также формирующих баланс интересов всех пользователей пространства улиц.¹⁰

Концепция «Медленных городов» появилась в Европе и реализовывалась сначала в Италии, Германии, Норвегии и Англии. В настоящее время Ассоциация насчитывает более 300 участников, получивших сертификат «Медленного города».

Таблица 1

Сравнение корпоративно-ориентированной стратегии городского развития и стратегии «Медленного города»

	Стратегии	
	Корпоративно-ориентированная	«Медленного города»
Характеристики	Унификация, единые принципы формирования, неравноправность, промышленность, стандартизация, воспроизведение/копирование других примеров, массовые товары и услуги низкого качества, невосприимчивость к местной истории и культуре, высокий темп жизни	Защита идентичности территории, специфичность, наличие различных принципов формирования, устойчивое развитие, поддержка местных ремёсел и промыслов, высокое качество местной продукции, ориентация на местное население, , восприимчивость к местной истории и культуре, низкий темп жизни
Примеры стратегий и проектов	Городские мегапроекты	Экономическое развитие местных сообществ
	Промышленная экология	«Медленный город»: сохранение городских ландшафтов
	Промышленные системы питания	«Медленная еда»: поддержание региональных продуктов и кухни)

Разработано авторами на основе [8]

Сертификат «Медленного города» содержит 73 критерия оценки качества города, разделенные на 7 групп¹¹:

1. Энергетическая и экологическая политика: парки и зеленые зоны, возобновляемая энергия, переработка отходов.
2. Инфраструктурная политика: альтернативные виды транспорта, велосипедные инфраструктура, уличная мебель.
3. Политика качества городской жизни: восстановление и повторное использование нарушенных территорий, современные системы связи (оптоволокно, беспроводная связь).
4. Сельскохозяйственная и ремесленная политика: запрет на использование ГМО в сельском хозяйстве, приоритет традиционных ремесел.

¹⁰ <https://www.cittaslow.org/>.

¹¹ <https://www.cittaslow.org/project/cittaslow-best-practices-2023>.

5. Политика гостеприимства и информационного обеспечения: хороший прием, информация туристических операторов (прозрачность предложений и фактических цен, ясность тарифов).
6. Социальная политика: интеграция людей с ограниченными возможностями, борьба с бедностью и дискриминацией меньшинств.
7. Партнерство: сотрудничество с другими организациями, продвигающими натуральные и традиционные продукты питания и т. д.

Концепция «Медленного города» представляет альтернативу так называемой корпоративно-ориентированной стратегии развития¹² (табл. 1).

Обе представленных выше стратегии (табл. 1) являются противоположными по своим базовым характеристикам, но могут быть применены как для организации городской среды в целом, так и для отдельных территорий.

Численность населения участников ассоциации Cittaslow

Представляется важным провести анализ численности городов-участников ассоциации Cittaslow. Главные статистические характеристики, полученные из сайта ассоциации¹³, представлены в таблице 2, а распределение численности населения представлено на рисунке 1.

Таблица 2

Города — участники ассоциации Cittaslow: численность и плотность населения

Характеристики	Среднее значение	Медиана	Мода	Минимум	Максимум
Население, чел.	29 981	8745	Множественная мода	33	1 496 881
Площадь, км ²	204,88	66,16	50,00	0,11	4 605,00
Плотность населения, чел./км ²	560,29	138,75	147,20	0,27	22 082,31

Разработано авторами

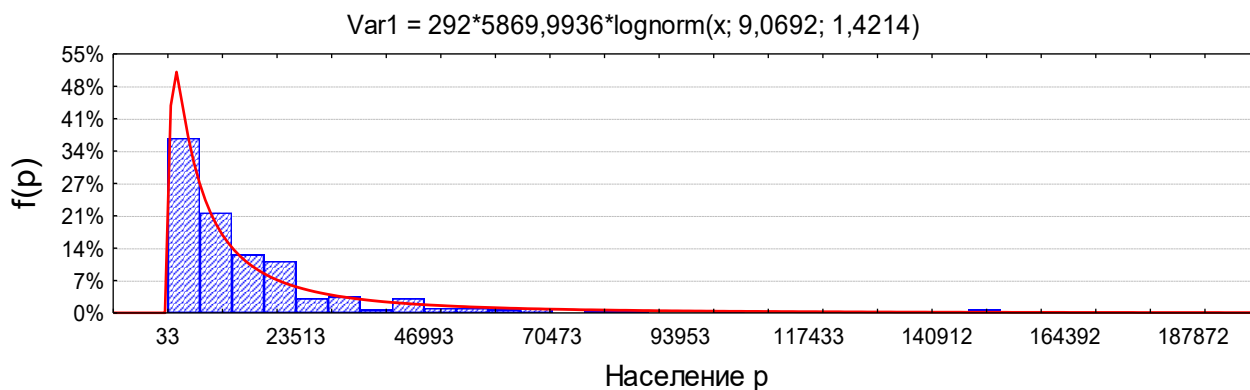


Рисунок 1. Распределение численности населения в муниципалитетах, входящих в ассоциацию Cittaslow (разработано авторами)

Полученное распределение численности населения (рис. 1) аппроксимируется лог-нормальным распределением и показывает, что более 50 % «Медленных городов» имеют менее 10 000 человек населения. Представляется информативным сопоставление численности населения городов ассоциации Cittaslow и городов РФ, участвующих в конкурсе «Туристические города».¹⁴

¹² <https://www.peakframeworks.com/post/corporate-development>.

¹³ <https://www.cittaslow.org>.

¹⁴ <https://tourgoroda.ru/tpost/b9y0b9jam1-zavershilsya-priem-zayavok-na-uchastie-v>.

Для сопоставительного анализа составлен перечень из наиболее посещаемых туристами городов РФ, включая популярные маршруты, такие как «Золотое кольцо», Калининградская область, Иркутская область (оз. Байкал) и другие. Всего рассмотрено 82 города, которые распределены по категориям (рис. 3) согласно своду правил СП 42.13330.2016 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений»¹⁵:

- крупнейшие — с населением свыше 1 миллиона человек;
- крупные — от 250 тысяч человек до 1 миллиона человек (в том числе подкатегории от 250 до 500 тысяч и от 500 тысяч до 1 миллиона человек);
- большие — от 100 до 250 тысяч человек;
- средние — от 50 до 100 тысяч человек.

Следует отметить, что малые города также подразделяются на подкатегории: до 10 тыс. чел. (сюда же относятся и посёлки городского типа), от 10 до 20 тыс. чел. и от 20 до 50 тыс. чел. [9–11].

Результаты сравнительного анализа представлены на рисунке 2.

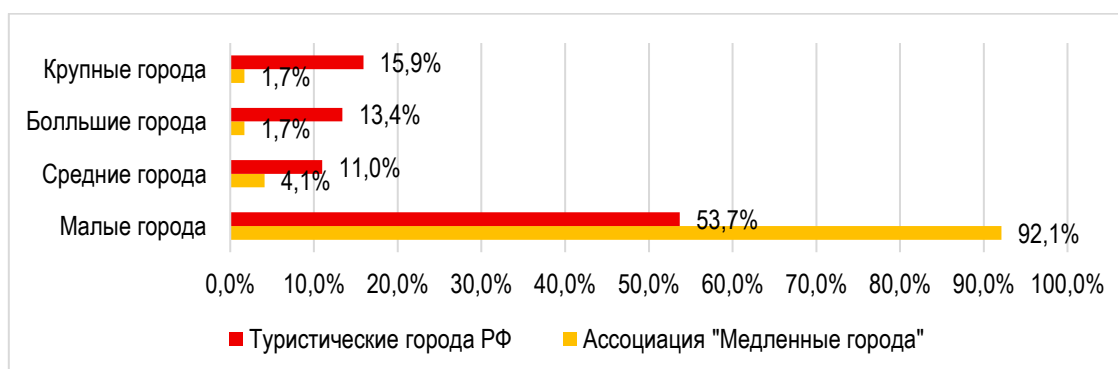


Рисунок 2. Распределение городов ассоциации «малых городов» и туристических городов РФ по категориям (разработано авторами)

В ассоциации Cittaslow более 90 % городов имеют население менее 50 000 человек (рис. 3) и классифицируются как малые, при этом более 50 % туристических городов РФ также относятся к малым. Это позволяет утверждать, что концепция «Медленных городов» является применимой для малых городов РФ.

Территориальное распределение «Медленных городов»

При обсуждении применимости концепции «Медленного города» к условиям п. Листвянка, агломераций Култук-Слюдянка и Утулик-Байкальск следует учитывать географический контекст (климат, социально-экономические условия и т. д.). Распределение «Медленных городов» по странам (301 город в 33 странах, включая Россию¹⁶) представлено в таблице 2 и на рисунке 3.

Обширно представленные европейские страны, такие как Италия, Германия, Польша накопили значительный опыт применения концепции Cittaslow в исторических городах [12; 13]. Соответственно, положения Манифеста ассоциации Cittaslow могут быть использованы для

¹⁵ СП 42.13330.2016 «СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» (Приказ Министра России от 30 декабря 2016 г. № 1034/пр), 2016. URL: <https://www.minstroyrf.gov.ru/docs/14465/>.

¹⁶ Светлогорск включили в международную сеть "Медленных городов". <https://tass.ru/obschestvo/7659219>.

повышения привлекательности и уровня комфорта передвижения в малых туристических и/или исторических городах Российской Федерации. Это обстоятельство следует учитывать в муниципальной практике городов, имеющих численность населения менее 10 000 жителей и развивающих туристическую индустрию (Городец, Калязин, Мышкин, Плес, Суздаль и др.).

Таблица 2

Распределение «Медленных городов» по странам

Страна	Количество городов	Страна	Количество городов	Страна	Количество городов
Италия	88	Турецкая Республика Северного Кипра	5	Япония	2
Польша	39	Канада	4	Бразилия	1
Турция	26	Португалия	4	Венгрия	1
Германия	24	Австралия	3	Ирландия	1
Южная Корея	17	Австрия	3	Исландия	1
Китай	16	Велико-британия	3	Люксембург	1
Франция	13	Хорватия	3	Мозамбик	1
Испания	10	Дания	2	Новая Зеландия	1
Нидерланды	10	Колумбия	2	Россия	1
Бельгия	6	Норвегия	2	Финляндия	1
Тайвань	6	США	2	Швеция	1
				Южная Африка	1

Источник¹⁰



Рисунок 3. Континентальное распределение участников ассоциации Cittaslow¹⁷

Муниципалитетами-аналогами рассматриваемых п. Листвянки, г. Слюдянки, г. Байкальска могут стать северные участники ассоциации Cittaslow, которые представлены странами: Норвегия, Швеция, Канада, Исландия, Финляндия. Среднегодовая температура воздуха территорий размещения северных городов-участников Cittaslow на несколько градусов выше среднегодовой температуры Иркутской области, поэтому города североевропейских стран и Северной Америки являются релевантными для исследования. С учетом истории освоения территорий, особенностей расселения и региональной экономики представляется, что для Восточной Сибири наиболее интересными являются практики канадских муниципалитетов, входящих в ассоциацию Cittaslow (Cowichan, Lac-Mégantic, Naramata, Town of Wolfville).

В российских публикациях уже рассматривалась особенности организации туризма в Канаде [14; 15] и самые общие положения транспортной политики городов Cittaslow [16], поэтому ниже будут более детально представлены документы транспортного планирования и развития транспортной инфраструктуры двух канадских муниципалитетов Town of Wolfville и Cowichan.

¹⁷ <https://wolfville.ca>.

Документы/программы развития муниципалитета Town of Wolfville

Из списка муниципалитетов CittaSlow Canada наиболее полную открытую информацию о своей деятельности по формированию комфортной среды (парки и рекреации, дизайн благоустройства улиц, пешеходная и велосипедная инфраструктура, общественный пассажирский транспорт) предоставляет в открытом доступе муниципалитет Town of Wolfville.¹⁸

Следует отметить, что план развития муниципалитета Wolfville Comprehensive Plan¹⁹ был отмечен в 2020 г. Канадским институтом планировщиков в номинации «Rural/Small Town Planning».²⁰ Представляется целесообразным рассмотреть взаимосвязанные документы, разработанные в текущем десятилетии:

- Municipal Planning Strategy (2020),²¹
- Micro-Transit Feasibility Study (2022);²²
- Municipal Planning Strategy (2023),²³
- Wolfville Active Transportation Network (2024).²⁴



¹⁸ <https://wolfville.ca>.

<https://www.northcowichan.ca/EN/main/business/development-applications/transportation-master-plan/Project-Overview.html>.

¹⁹ <https://fotenn.com/project/town-of-wolfville/>.

²⁰ <https://www.cip-icu.ca/awards-for-planning-excellence/>.

²¹ <https://wolfville.ca/sites/default/files/2022-07/Wolfville%20Municipal%20Planning%20Strategy%202020-09-03.pdf>.

²² <https://wolfvilleblooms.ca/27206/widgets/112379/documents/76488>.

²³ https://wolfville.ca/sites/default/files/2024-02/Wolfville%20MPS_FINAL%202020_as%20amended_June%202023.pdf.

²⁴ <https://wolfvilleblooms.ca/atnetwork>.

Перечисленные выше документы декларируют приоритетное развитие:

- инфраструктуры активного транспорта (пешеходного и велосипедного движения);
- общественного транспорта;
- совместного использования транспортных средств (shared mobility);
- использования электромобилей.

Первые два пункта приоритетного развития наиболее актуальны для российской градостроительной практики. Следует отметить, что формирование пешеходной и велосипедной инфраструктуры Wolfville обеспечивается разработанными классификациями улиц муниципалитета (рис. 4) и разработанными типовыми поперечниками трех категорий улиц (рис. 5).

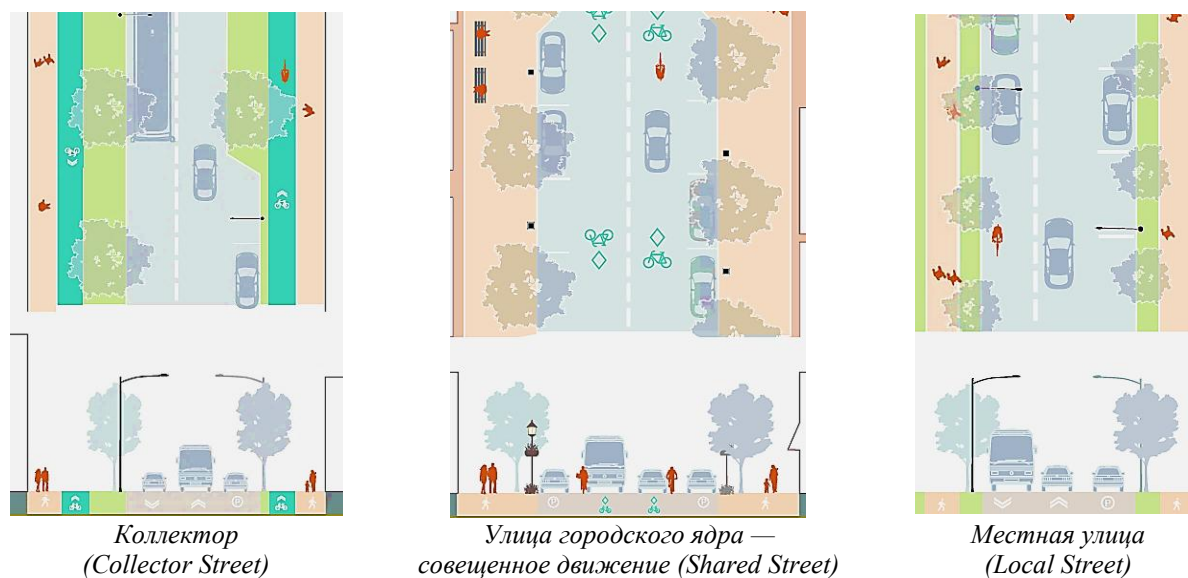


Рисунок 5. Wolfville: типовые поперечники трех классов улиц муниципалитета²¹

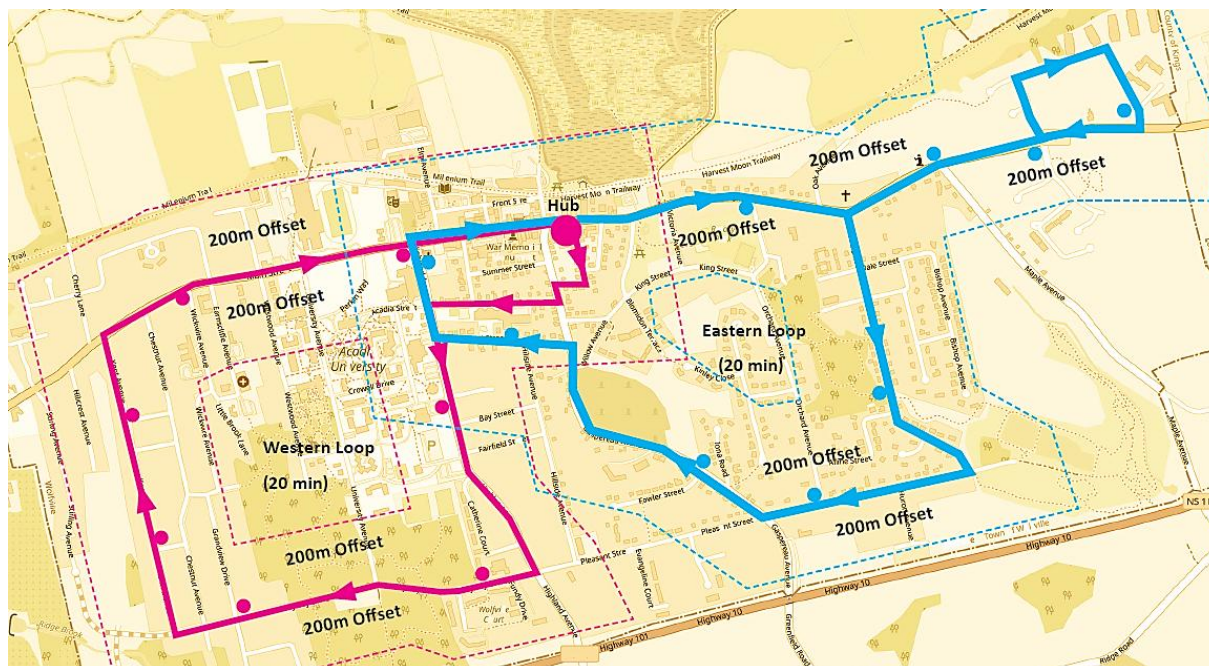


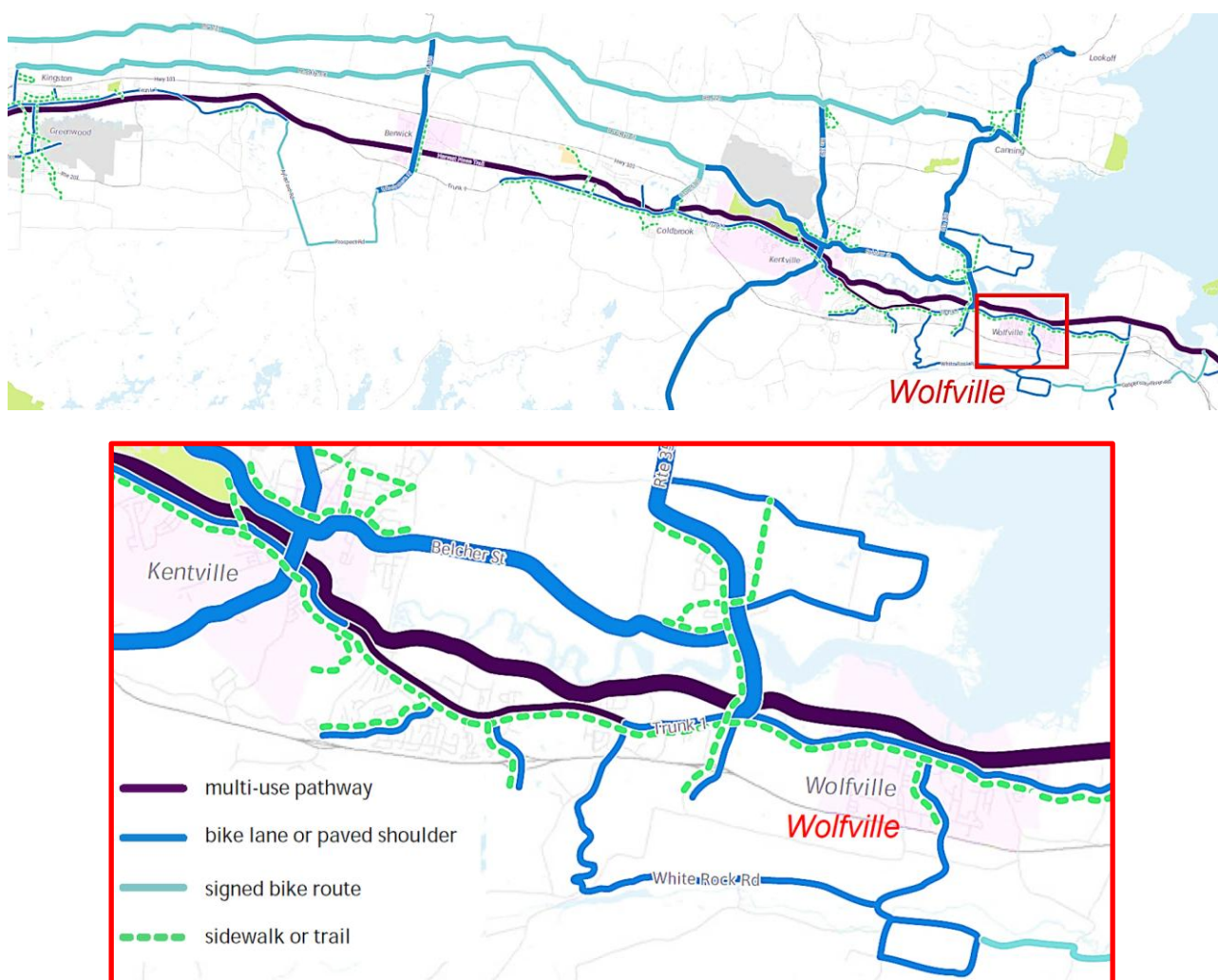
Рисунок 6. Wolfville: предлагаемые кольцевые маршруты автобусов малой и особо малой вместимости²²

Исходя из численности населения муниципалитета и дальности совершаемых в его границах передвижений предлагается концепция Micro-Transit и использование электроавтобусов:

- малой вместимости (electric shuttle) — 15–20 чел.;
- особо малой вместимости (electric passenger van) — 4–5 чел.

С учетом заложенной пешеходной доступности 200 м предложены два кольцевых маршрута с полной продолжительностью движения 20 мин каждый (рис. 6). Фиксированные маршруты дополняются обслуживанием по вызову.

Муниципальная пешеходная и велосипедная инфраструктура муниципалитета Wolfville интегрирована в инфраструктуру графства Kings County²⁵, чем обеспечиваются межмуниципальные велосипедные связи и протяженная систем пешеходных маршрутов (рис. 7).



— Пешеходно-велосипедная дорожка
— Выделенная велосипедная полоса

— Велосипедная полоса, указанная знаками
— Пешеходная дорожка

Рисунок 7. Kings County: межмуниципальная пешеходная и велосипедная инфраструктура²⁵

²⁵ Active Transportation Plan Draft, March 2021 https://www.countyofkings.ca/upload/All_Uploads/Council/Meeting_Documents/COTW/2021/2021-03-11%20COTW/presentation/2021-03-11%20COTW%20Presentations.pdf.

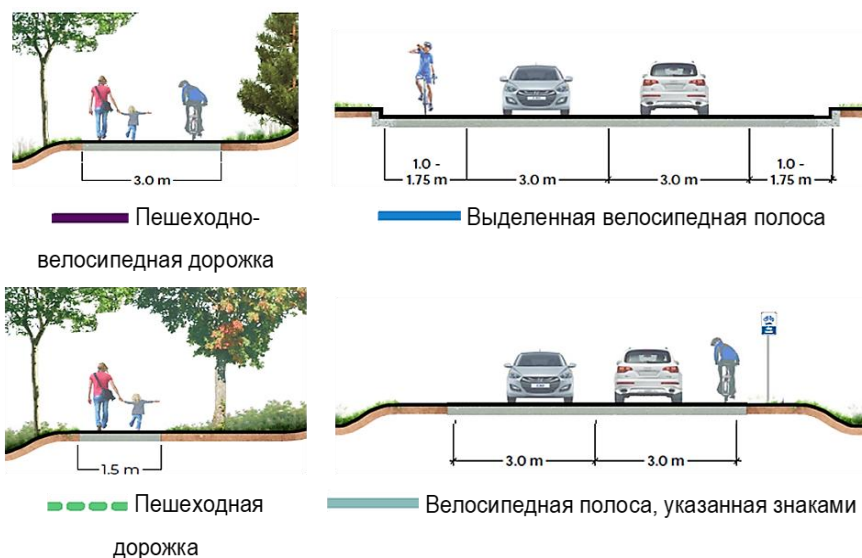


Рисунок 8. Kings County: типы межмуниципальной велосипедно-пешеходной инфраструктуры (к рис. 7)²⁵



Novoscotia Trunk 1 — коллектор с выделенными велосипедными дорожками и ограничением скорости 50 км/ч



Центр города. Main Street (городское ядро) — перераспределение пространства улицы: сужение полос движения, выделение полос для парковки, успокоение движения



Highland Avenue — местная улица с пешеходно-велосипедной дорожкой

Рисунок 9. Wolfville: примеры реализации велосипедно-пешеходной инфраструктуры (разработано авторами)

Формирование общей пешеходно-велосипедной инфраструктуры (рис. 6 и 7) может найти применение в агломерациях Култук-Слюдянка и Утулик-Байкальск-Солзан, вытянутых вдоль федеральной автомобильной дороги Р-258, не имеющей пешеходных и велосипедных дорожек на участках прохождения через рассматриваемые муниципалитеты.

В настоящее время часть запланированной велосипедно-пешеходной инфраструктуры уже реализована (рис. 9).

Транспортный мастер-план муниципалитета Cowichan

Муниципалитет Cowichan (Британская Колумбия) разработал и утвердил в 2024 г. документ транспортного планирования North Cowichan Master Transportation Plan.²⁶ При разработке транспортного мастер-плана было выполнено обследование транспортного поведения домохозяйств (North Cowichan Household Travel Survey) с целью получения следующих данных:

- распределение транспортного спроса по видам транспорта (Modal Split);
- расстояние передвижений по видам транспорта (Trip Distance by Mode);
- продолжительность передвижений по видам транспорта (Trip Duration by Mode).

По результатам анкетирования домохозяйств 88 % всех передвижений совершается с использованием индивидуального автомобильного транспорта, при этом в 70 % передвижений автомобиль использует только водитель. Поэтому стратегия развития муниципалитета предусматривает:

- принятие решений в области муниципальной политики, проектирования и инвестиций, отдающих приоритет пешеходному и велосипедному движению, общественному транспорту;
- переориентацию транспортного бюджета муниципалитета с на активные виды транспорта и общественный транспорт;
- интеграцию транспортного планирования с землепользованием и управлением ростом, с целью уменьшить необходимость поездок на автомобиле.

Master Transportation Plan формулирует своей целью достигнуть в 2050 г. следующее распределение транспортного спроса:

- использование индивидуального автомобильного транспорта — 50 % (водители — 45 %; пассажиры — 5 %);
- использование общественного пассажирского транспорта — 18 %;
- передвижения пешком — 15 %;
- использование велосипеда — 17 %.

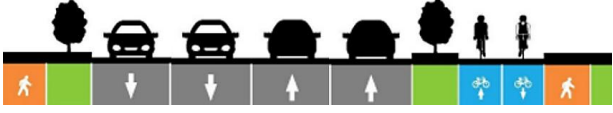
Соответственно, планируемое развитие транспортной инфраструктуры подчинено цели изменения распределения транспортного спроса к 2050 г. Так, предлагается типология улиц (табл. 3), включающих инфраструктуру для пешеходного и велосипедного движения.

Транспортный мастер-план муниципалитета Cowichan предусматривает также три типа велосипедной инфраструктуры (табл. 4), которая формируют развитую сеть, соединяющую важнейшие фокусы тяготения в границах муниципалитета.

²⁶ <https://wattconsultinggroup.com/wp-content/uploads/2021/06/WATT-Transportation-North-Cowichan-Master-Transportation-Plan-Experience-Sheet-2021.06.16.pdf>.

Таблица 3

Муниципалитет Cowichan: параметры улиц

Тип улицы	Параметры улицы
Магистральная улица (Urban Arterial) 	— Смешанное землепользование, коммерческая застройка, жилая застройка — Ширина в линиях регулирования — 20–30 м — Ширина полосы движения — 3,5 м — Ширина пешеходной дорожки — 1,8–3,0 м — Ширина буфера (газон, посадки) — 2 м (минимум 0,6 м)
Коллектор (Urban Collector) 	— Смешанное землепользование, коммерческая застройка, жилая застройка — Ширина в линиях регулирования — 20–30 м — Ширина полосы движения — 3,3–3,5 м — Ширина пешеходной дорожки — 1,8–3,0 м — Ширина буфера (газон, посадки) — 2 м (минимум 0,6 м)
Местная улица (Urban Local) 	— Смешанное землепользование, жилая застройка — Ширина в линиях регулирования — 20 м — Ширина полосы движения — 3,5 м — Ширина пешеходной дорожки — 1,8–3,0 м — Ширина буфера (газон, посадки) — 2 м (минимум 0,6 м)

Составлено авторами на основе данных North Cowichan Master Transportation Plan

Таблица 4

Параметры велосипедных дорожек

Тип инфраструктуры	Проектные параметры
Дорожка совмещенного движения (Multi-use Pathway)	Ширина — 4,0 м (максимальная) или 3,0 м при наличии ограничений. Ширина буферной зоны улицы 2,0 м; 0,6 м при наличии ограничений. Буферная зона может включать деревья, живые изгороди, кустарники, местные растения, биодренаж.
Двухсторонняя защищенная велодорожка (Bi-Directional Protected Bike Lane)	Ширина — 4,0 м или 3,0 м, если ограничено пространство. Разделение с проезжей частью — бетонное или озелененное ограждение с бордюром. Минимальная ширина 0,6 м (идеальная ширина более 2 м для обеспечения возможности озеленения/высадки деревьев).
Велосипедный бульвар (Bicycle Boulevard)	Ширина проезжей части — от 4,0 до 5,5 м. Скорость движения транспортных средств — 30 км/ч или меньше, если улица предназначена для велосипедистов всех возрастов и уровней подготовки.

Составлено авторами на основе данных North Cowichan Master Transportation Plan

Представленные выше типологии улиц и велосипедной инфраструктуры могут использоваться при разработки местных норм проектирования малыми городами РФ.

Выводы

Рассмотренные практики медленных городов и детальный анализ планов развития транспортной системы муниципалитетов Wolfville и North Cowichan позволяют сделать следующие выводы:

- Концепция «Медленного города» является эффективным инструментом формирования комфортной среды малых городов, тесно коррелирует задачами проектирования мультимодальной транспортной инфраструктуры, повышающей безопасность всех участников дорожного движения.

- Адаптация концепции «Медленного города» к российским условиям позволит повысить качество проектирования городской среды малых городов, особенно в случаях растущих туристических потоков.
- Документы и программы развития транспортной инфраструктуры малых городов должны основываться на оценке транспортного спроса, что включает исследование транспортного поведения населения и закономерности формирования туристических потоков.
- Для малых городов целесообразно на основе учета местного контекста и мирового опыта проектирования «медленных улиц» [17–19]²⁷ адаптировать классификацию улиц, приводимую в СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования».²⁸
- Необходимо интегрировать территориальное и транспортное планирование. Муниципалитетам Листвянки, Култука, Слюдянки и Байкальска целесообразно разработать проекты планировки линейных объектов для их важнейших улиц и дорог, которые станут основой для разработки последующих проектов благоустройства территорий и организации дорожного движения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бибаева, А.Ю. Анализ структуры туристского потока в Слюдянский район Иркутской области / А.Ю. Бибаева // Успехи современного естествознания. — 2020. — № 7. — С. 61–69. — URL: <https://natural-sciences.ru/ru/article/view?id=37433> (дата обращения: 28.11.2024).
2. Рычихина, Н.С. Использование кластерного подхода при разработке стратегии развития туризма в средних и малых городах / Н.С. Рычихина // Региональная экономика: теория и практика. — 2013. — № 33. — С. 47–52. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ispolzovanie-klasterного-podhoda-pri-razrabotke-strategii-razvitiya-turizma-v-srednih-i-malyh-gorodah> (дата обращения: 12.12.2024).
3. Гандельсман, Б.В. Восстановление и устойчивое развитие исторических малых городов европейской части Российской Федерации / Б.В. Гандельсман, Р.С. Чурилов // Architecture and Modern Information Technologies. — 2019. — № 1(46). — С. 318–339. — URL: http://marhi.ru/AMIT/2019/1kvart19/22_gandelsman_churilov/index.php (дата обращения: 16.01.2025).
4. Sirgy, M.J. Community quality-of-life indicators: best cases III / M.J. Sirgy, R. Phillips, D.R. Rahtz. — Dordrecht: Springer, 2009. — 253 с. — DOI 10.1007/978-90-481-2257-8. — URL: https://www.researchgate.net/publication/321549687_Community_Quality-of-Life_Indicators_Best_Cases_III (дата обращения: 15.04.2025).

²⁷ Slow streets sourcebook. — London: Urban Design London, 2014. — 23 с. — URL: <https://londonlivingstreets.com/wp-content/uploads/2018/02/7-slow-streets-sourcebook-2014.pdf> (дата обращения: 17.03.2025).

²⁸ СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования».

5. Presenza, A. The Cittaslow Certification and its Effects on Sustainable Tourism Governance / A. Presenza, T. Abbate, M. Perano // *Enlightening Tourism. A Pathmaking Journal*. — 2015. — Т. 5, № 1. — С. 40–64. — URL: https://www.researchgate.net/publication/279663231_The_Cittaslow_Certification_and_Its_Effects_on_Sustainable_Tourism_Governance (дата обращения: 16.02.2025).
6. Farelnik, E. Revitalisation as a tool for the development of slow city (Cittaslow) / E. Farelnik. — DOI 10.9770/jesi.2021.9.2(11) // *Entrepreneurship and Sustainability Issues*. — 2021. — Т. 9, № 2. — С. 169–185. — URL: <https://jssidoi.org/jesi/article/907> (дата обращения: 30.01.2025).
7. Bernat, S. Cittaslow as an Alternative Path of Town Development and Revitalisation in Peripheral Areas: The Example of the Lublin Province / S. Bernat, M. Flaga. — DOI 10.3390/su142114160 // *Sustainability*. — 2022. — Т. 14, № 21. — С. 1–27. — URL: <https://doi.org/10.3390/su142114160> (дата обращения: 15.01.2026).
8. Mayer, H. Slow cities: Sustainable places in a fast world / H. Mayer, P.L. Knox // *Journal of Urban Affairs*. — 2006. — Т. 28, № 4. — С. 321–334. — URL: https://www.researchgate.net/publication/241173516_Slow_Cities_Sustainable_Places_in_a_Fast_World.
9. Strzelecka, E. Network model of revitalization in the Cittaslow cities of the Warmińsko-Mazurskie Voivodship / E. Strzelecka. — DOI 10.56583/br.350 // *Regional Barometer. Analyses & Prognoses*. — 2018. — Т. 16, № 3. — С. 53–62. — URL: https://www.researchgate.net/publication/332986240_Network_model_of_revitalization_in_the_Cittaslow_cities_of_the_Warmińsko-Mazurskie_Voivodship (дата обращения: 18.01.2026).
10. Мурин, Д.В. Понятие малых городов и их классификация / Д.В. Мурин // *Теория и практика современной науки*. — 2017. — № 5(27). — С. 570–575. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=29489175> (дата обращения: 12.01.2025).
11. Секушина, И.А. Теоретические подходы к классификации малых и средних городов России / И.А. Секушина. — DOI 10.31775/2305-3100-2019-2-84-93 // *Научный вестник Южного института менеджмента*. — 2019. — № 2. — С. 84–93. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=38567892> (дата обращения: 12.01.2026).
12. Юдакова, А.А. Малые города: типология и классификация в контексте культурного наследия (на примере малых городов Республики Татарстан) / А.А. Юдакова // *Вестник магистратуры*. — 2021. — № 1-3(112). — С. 12–14. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=45614758> (дата обращения: 16.01.2025).
13. Zawadzka, A.K. Cittaslow — alternative idea of urban development of small cities / A.K. Zawadzka // *Urban Energy*. — 2012. — С. 52–56. — URL: <https://zbkiks.ug.edu.pl/alicia/2012%20Cittaslow%20-%20Alternative%20Idea%20of%20Urban%20Development%20of%20Small%20Cities.pdf> (дата обращения: 15.06.2024).
14. Тотонова, Е.Е. Современное состояние и тенденции развития туризма в Канаде / Е.Е. Тотонова // *США, Канада: экономика, политика, культура*. — 2010. — № 3. — С. 115–127. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=15264742> (дата обращения: 12.01.2026).
15. Тотонова, Е.Е. Развитие туризма северных территорий Канады в современных условиях / Е.Е. Тотонова // *Вестник Череповецкого государственного университета*. — 2011. — Т. 2, № 2. — С. 41–45. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=17743058> (дата обращения: 15.01.2026).

16. Казакова, А.Ю. Модель городского транспорта в концепции Cittàslow / А.Ю. Казакова. — DOI 10.31249/snsn/2024.03.06 // Социальные новации и социальные науки. — 2024. — № 3. — С. 84–93. — URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=68880367> (дата обращения: 15.01.2026).
17. Gonzalo-Orden, H. Why is necessary to reduce the speed in urban areas to 30 km/h? / H. Gonzalo-Orden, M. Rojo, H. Pérez-Acebo, A. Linares. — DOI 10.1016/j.trpro.2021.11.029 // Transportation Research Procedia. — 2021. — Т. 58. — С. 209–216. — URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146521007882> (дата обращения: 15.01.2025).
18. Biddulph, M. Radical streets? The impact of innovative street designs on liveability and activity in residential areas / M. Biddulph. — DOI 10.1057/udi.2012.13 // Urban Design International. — 2012. — Т. 17. — С. 178–205. — URL: <https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/32934/> (дата обращения: 30.03.2025).
19. Weijermars, W. Ten years of sustainable safety in the Netherlands: an assessment / W. Weijermars, F. Wegman. — DOI 10.3141/2213-01 // Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. — 2011. — Т. 2213. — С. 1–8. — URL: https://www.researchgate.net/publication/277523827_Ten_Years_of_Sustainable_Safety_in_the_Netherlands_An_Assessment (дата обращения: 15.04.2025).

Biankina Irina Aleksandrovna

Irkutsk National Research Technical University, Irkutsk, Russia

E-mail: irina.chelpanova@tl-istu.com

ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-3665-294X>

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=1327284

Mikhailov Alexander Yurievich

Irkutsk National Research Technical University, Irkutsk, Russia

E-mail: 89148701840@mail.ru

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1946-0659>

RSCI: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=385530

SCOPUS: <https://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=57193751842>

Application of the «Slow Cities» concept in tourism centers of the Baikal Lakeshore in Irkutsk Region

Abstract. In recent years, domestic tourism has grown in many regions of the Russian Federation, including small towns in the Irkutsk region located on the coast of Lake Baikal. The growth of tourist flows places increased demands on the quality of the urban environment in tourist hotspots, which include small towns. Safety is an essential component of a comfortable urban environment, which requires the development of a multimodal environment that ensures a balanced distribution of street space for pedestrians, cyclists, public transportation, and traffic. Currently, the development of a multimodal environment has become the most pressing issue for small towns on the Irkutsk region coast of Lake Baikal, whose highway networks are inadequate and are simultaneously burdened by increasing traffic flows.

One strategy for multimodal environment forming in small towns is the application of the «Slow City» concept. The «Slow City» concept was formulated in 1999 by the international association of cities «Cittaslow», which currently includes 308 members. An analysis of the population of the association's member cities shows that the «Slow City» concept has been widely and successfully applied in small towns. For the conditions of Eastern Siberia, the practices of small towns in the northern countries of Finland, Sweden, Norway, and Canada are of particular interest. Using the example of Canadian municipalities, the possibility of adapting the «Slow City» concept to the conditions of small towns on the Baikal coast of the Irkutsk Region is examined.

Keywords: small touristic towns; slow city concept; comfortable environment; traffic calming; slow streets