



## Международный научно-методический симпозиум



В рамках XIV сессии Зимнего университета 19–20 февраля состоялся международный научно-практический симпозиум. И хотя тема симпозиума совпадала с темой сессии, выступления экспертов и развернувшиеся дискуссии этой темой не ограничились. Так, была затронута тема транспортной системы города, неразрывно связанная с системой общественных пространств, а также вопросы сохранения и развития исторической застройки городов. Модератором симпозиума выступил Алексей Козьмин.

Барбара Энгель в своем докладе затронула проблему сохранения архитектурного наследия 70-х годов прошлого века (рис. 1). Тема оказалась актуальной не только для Германии, но и для России. Как сказала Барбара, часто принимаются решения о сносе каких-то зданий, и лишь спустя десятилетия приходит осознание того, что эти объекты представляли ценность и были потеряны безвозвратно.

Обсуждение вопросов развития транспортных систем города, соотношения общественного и личного транспорта в городе, наличия удобных пешеходных и велосипедных маршрутов вызвало бурное обсуждение.

Немецкие коллеги Вальтер Фогт и Герд-Аксель Айренс говорили о необходимости дискриминации личного автотранспорта по отношению к общественному. По словам Айренса, Россия сейчас находится в том же положении, что и Европа 25 лет назад. Количество автомобилей на душу населения непрерывно растет, власти занимаются расширением дорог и строительством автомобильных развязок. Это абсолютно не решает проблему транспортного коллапса, характерного для большинства российских

городов. Решение проблемы не в строительстве новых дорог, а в развитии системы общественного транспорта, устройстве удобных пешеходных и велосипедных путей для горожан. Трафик, по словам Айренса, не возникает сам по себе, он создается людьми. Ограничивая личный транспорт и развивая общественный, мы повышаем качество городской среды и улучшаем экологию, получаем дополнительное место для общественных пространств. В результате последовательных действий немецких властей количество личного автотранспорта на душу населения начало снижаться. В Берлине сейчас оно составляет 300 автомобилей на душу населения. В подтверждение выступления представителей Германии Мейрон Кирк сообщил о проектах создания новых пешеходных улиц в Лондоне.

Первый проект был использован для привлечения частных инвестиций от девелоперов и ритейлеров для проектирования привлекательных общественных пространств, которые, в свою очередь, повышают проходимость, а следовательно, и прибыль торговых объектов и предприятий обслуживания. Проект развития прибрежной территории в Южном Лондоне показал, что общественные пространства могут быть успешно созданы путем постоянного взаимодействия с общественностью в процессе проектирования. Вовлечение городского сообщества было разбито на три этапа: исследования, консультации и образование. Эль Шейх Набиль Менхем на примере двух проектов новой Миланской ярмарки продемонстрировал, что при проектировании общественных пространств необходимо учитывать культуру, менталитет и традиции местных жителей.



Для каждого города и каждого места необходим свой индивидуальный подход, который будет принимать в расчет желания и потребности населения. Алексис Конеса подчеркнул необходимость создания непрерывных пешеходных маршрутов в городах.

Планируя городское пространство, необходимо изучить все связи между городской средой и поведением жителей. Общественные пространства должны быть использованы как населением, проживающим в непосредственной близости от данного места, так и жителями других городских районов. Однако для российских участников симпозиума дискриминация личного автотранспорта пока выглядит нереализуемой. Иван Хомутильников, комментируя предложения европейских коллег, считает, что россияне пока не готовы отказаться от личного автомобиля в пользу общественного транспорта. Большинство жителей наших городов к этому ментально не готовы. Никола Бушо в своем выступлении задался вопросом: что такое общественные пространства для разных групп населения? Если в нашем стандартном представлении это парки и скверы, городские площади, то в понимании разных молодежных групп это могут быть пространства у заборов с граффити, подземные переходы или станции метро.

Также необходимо думать над новыми смыслами общественных пространств в эпоху глобальных систем связи, «гаджетизации» всего населения, массовости использования сервисов GPS и социальных сетей. Как совместить реальные и виртуальные общественные пространства и нужно ли это делать? По словам Никола, этот вопрос в ближайшее время появится в

повестке дня всех мировых городов

Однако, как сообщил в своем выступлении Альберт Каримов, в российских городах пока практически невозможно внедрять передовой европейский опыт. Для реализации проекта иннограда Сколково и строительства олимпийских объектов в Сочи пришлось отменить на этих территориях достаточно большое количество российских законов и нормативных актов. Это говорит о необходимости масштабного изменения российского законодательства.

О необходимости повышения внимания властей к проблемам развития городов говорил и Александр Клевакин. По его словам, сложившийся дефицит урбанизма и преобладание интересов девелоперов над интересами городского сообщества и профессиональным мнением архитекторов и градостроителей, приводит к хаосу в городах, отсутствию градостроительной политики и недоверию к власти. Романа Цилатковска в своем докладе сделала акцент на то, что города должны сохранять свою аутентичность, помнить свои исторические корни и особенности. Романа рассказала, используя в качестве примера свой родной город Гданьск, как в начале 2000-х годов была разработана программа устойчивого развития города, позволяющая совместить современную архитектуру с исторической.

Вечером второго дня Френк ван дер Ховен и Мейрон Кирк провели мастер-класс в Доме архитектора, где после состоялся приветственный ужин от ИрГТУ и Alliance Francaise.

Организаторы провели презентацию Зимнего университета и Les Ateliers, а также Летней мастерской в Иркутске.

21 февраля эксперты проводили

открытые лекции для студентов и преподавателей ИрГТУ, а Никола Бушо провел мастер-класс в Доме архитектора.

В этот же день состоялась встреча немецких экспертов и представителей Зимнего университета с министром строительства, дорожного хозяйства Иркутской области Михаилом Литвиным. Зимний университет представляли специалисты Транспортной лаборатории ИрГТУ Александр Михайлов и Алексей Левашев. Из международных экспертов сессии присутствовали Барбара Энгель, Герд-Аксель Аренс и Вальтер Фогт.

В ходе этой встречи ее участники обсудили наиболее актуальные для Иркутска вопросы транспортной инфраструктуры, такие как реконструкция ул. Пискунова с созданием скоростного кольца по периферии центра Иркутска, перспективы развития федеральной автомобильной дороги Р-258 «Байкал» в районе г. Слюдянки Иркутской области, а также проблемы развития транспортной системы Иркутска и пути их решения. Основываясь на рекомендациях немецких специалистов, Михаил Литвин предложил предварительную программу сотрудничества администрации Иркутской области и немецких проектных и высших учебных заведений по поддержке проектов развития транспортной системы Иркутской области. Зимний университет и в дальнейшем надеется на сотрудничество и обмен опытом в различных областях градостроительства.

**Анна Ведерникова  
с использованием материалов  
модератора симпозиума  
Алексея Козьмина**