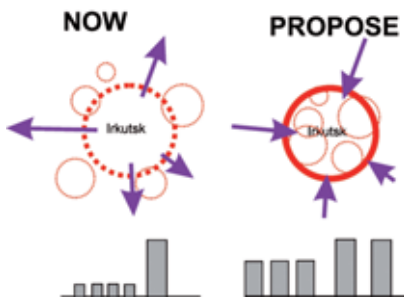




послезавтра / after tomorrow

проект
байкал/
project
baikal

2011/28



МЫ НАЧИНАЕМ СТРОИТЕЛЬСТВО



**20 ЛЕТ
УСПЕШНОЙ РАБОТЫ**

ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

- инженерно-геодезические изыскания**
- топографические съемки, специальные инженерно-геодезические и топографические работы**
- инженерно-геологические изыскания**
- инженерные изыскания грунтовых строительных материалов**
- инженерные изыскания источников водоснабжения**
- исследование грунтов оснований зданий и сооружений**
- контроль качества работ**
- инжиниринговые и консультативные услуги**



ООО «ИНГЕО»
Тел.: 200-001,
211-327, 211-329
E-mail: ingeo@list.ru



Смешно что-либо планировать в этом мире, особенно когда булгаковская Аннушка уже пролила подсолнечное масло. И катаклизмы в соседней Японии это в очередной раз подтверждают. Судьба Японии вообще и токийского конгресса МСА в частности не может не волновать, как и мужественное поведение целого народа перед лицом сокрушительного гнева матушки-природы. Тема этого номера – долгосрочный прогноз, – собственно, и была спровоцирована темами Конгресса МСА «Проект-2050» (в оригинале более точное название «Design-2050») и очередной сессии Зимнего университета «Иркутск-2036».

Хочешь насмешить Бога – расскажи ему о своих планах. Однако суть нашей профессии есть создание среды для будущего существования. А значит, без долгосрочных прогнозов никак не обойтись. Архитектор работает для будущего, но будущих – много. Из точки сегодняшнего дня ведет множество траекторий дальнейшего развития. Каждый сценарий приводит в свое будущее, и задача архитектора – выбрать то из них, у которого максимальные шансы на реализацию. Обозначить и просмотреть несколько векторов возможного развития событий и выбрать самый гармоничный из реалистичных.

Иногда воображение архитектора рисует ему такую картину будущего, которая всем остальным людям кажется совершенно невозможной. Бывает и так, что, неожиданно для скептиков, как раз этот-то сценарий и реализуется, и заставляет в себя поверить. Нобелевские лауреаты говорят, что существование левитации не вызывает сомнения и поднять человека над землей можно хоть сейчас. Понятно, что города будут в таком случае совсем другими, если вообще останутся. Но аэроостатическая архитектура уже сейчас имеет приверженцев с конкретными предложениями (36).

Наука о конструировании будущего появилась уже более ста лет назад. Первые ее опыты, разумеется, сегодня выглядят по-детски наивно. Позавчерашние фантазии о городах начала третьего тысячелетия вызывают снисходительную улыбку чаще, чем восхищение от точного предвидения (81). Современное прогнозирование обросло всеми атрибутами серьезной науки и даже технологичности. Но действительно ли прогнозы современных футурологов следует принимать так уж всерьез? Не будут ли наши сегодняшние прогнозы, форсайты и стратегии казаться такими же наивными через несколько десятилетий?

О будущем можно сказать наверняка только одно: оно будет. Послезавтрашний день настанет. А вот каким он будет, какие тенденции реализуются, а какие будут восприниматься как забавные недоразумения, – это зависит, в том числе, и от нас, сегодняшних.

Елена Григорьева

It is ridiculous to make plans in this world, especially when Bulgakov's Annushka has already spilled the oil. The convulsion of nature in the neighbouring Japan confirms this once again. The destiny of Japan in general and of the UIA Tokyo Congress in particular is of great concern, as well as the courageous behaviour of the whole nation in the face of Mother Nature's devastating anger. Actually, the subject of this issue – a long-term prognosis – was suggested by the themes of the UIA Congress "Design 2050" and of the next Winter University Session "Irkutsk 2036".

If you want to make God laugh, tell Him your plans. However, the essence of our profession is creation of environment for future life. So we cannot do without long-term prognoses. An architect works for the future, but there are many futures. There are a number of trajectories of further development starting from the point of today. Every scenario leads to its own future, and the architect is to choose the future with maximum realization chances, to reveal and to study several vectors of possible course of events and to choose the most harmonious among the realistic ones.

Sometimes an architect's imagination pictures a future that seems to other people absolutely impossible. There are times when this very scenario, quite unexpectedly for skeptics, becomes realized and makes others believe in it. Nobel laureates say that levitation is beyond doubt, and any time a human body can rise above the ground. Obviously, the cities will look quite different in this case, if they remain at all. But aerostatic architecture has already got adherents with concrete proposals (36)

The science of future development appeared more than one hundred years ago. Today its first experiments look childishly naïve. The day before yesterday's fantasies of cities in the early 2000s evoke a gracious smile more often than admiration for their precise prediction (81). Modern forecasting has acquired all the attributes of a serious science and even a technology. Should we take the contemporary futurists' prognoses so serious? Won't our today prognoses, foresights and strategies show the same naivety in several decades?

Only one thing can be confidently said about the future: it will happen. The day after tomorrow will come. What the day will be like? Which trends will be realized and which ones will be considered just as funny illusions? Among other things, it all depends on us, living today.

Elena Grigoryeva

проект байкал/
project baikal
3952 33-28-40

28

послезавтра / after tomorrow

Издательская группа выражает благодарность за помощь и поддержку в создании журнала главному редактору журнала **проект россия** Алексею Муратову и издателю Барту Голдхоорну, **издательству А-Фонд**

Журнал зарегистрирован Восточно-Сибирским управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство ПИ №ФС13-0180 от 16.10.2007.

руководитель проекта
Елена Григорьева

выпускающий редактор, корректор
Инесса Бражникова

литературный редактор редактор раздела «События»
Марина Ткачева

верстка
Татьяна Анненкова

перевод
Анна Григорьева

печать
«Репроцентр А1»,
Тираж 3000 экз.
Подписано в печать
17.05.11

Использование текстовых и фотоматериалов, опубликованных в настоящем издании, допускается только с письменного разрешения редакции. За содержание рекламной информации редакция ответственности не несет. Мнение редакции не всегда совпадает с мнением авторов

периодичность
4 раза в год

адрес редакции
г. Иркутск,
пер. Черемховский, 1а
тел.: 3 952 33-28-39
3952 33-28-40
e-mail: sar@irk.ru

На обложке финальное фото участников Международного байкальского Зимнего градостроительного университета



Золотая медаль «Интерарх-2009» в номинации «Периодические издания»

Golden medal "Interarch-2009" in "Periodicals" category

проект байкал/
project baikal
3952 33-28-40

28

послезавтра / after tomorrow

спонсоры номера:



ООО «Архитектурная фирма Н. Жуковского»

события

Марина Ткачева
Марина Ткачева
Александра Козак
Александра Козак

Ольга Севан

послезавтра

Константин Лидин
Виктор Логвинов
Никита Токарев
Денис Леонтьев
Дарья Парамонова
Куба Снопек
Лариса Крылова
Константин Лидин
Виктор Логвинов

Города в развитии

Мария Базиль
Бурку Оздирик
Жан-Жак Террэн
Александр Клевакин

Иосиф Завалишин
Надежда Завьялова

Евгений Беляков
Ольга Железняк

Константин Лидин
Борис Родман

Позавчера о сегодня

Новости Международного союза архитекторов	5
Открытое письмо Президенту Российской Федерации Д. А. Медведеву	6
Фонд «Сколково» собирается привлечь российских архитекторов к созданию инновационного центра	7
Градостроительный форум «Город завтра»	7
Новости из Омска	8
Открыт памятник архитектору Сергею Киселеву	9
«Золотая капитель»: промежуточные итоги	10
V БухАрт: «Это победа!»	12
«Знаки препинания»	16
«Один день»	18
Шестой форум архитекторов-горнолыжников СФО	22
От параллелей – к пересечениям. Выставка «Уилл Прайс. Параллели. Деревянная архитектура вчера, сегодня и везде»	24
История создания Международной академии архитектуры в Москве – отделения ИАА в Евразии. Основные цели и задачи	26
.	29
Эдем для морлоков. Послезавтра городов	30
Аэростатическая архитектура. Теория безопорных аэростатических покрытий.	36
Памятники будущего	42
Кризис Списка мирового наследия ЮНЕСКО	43
Старение современной архитектуры	44
Нематериальное наследие	46
Подземные города будущего	48
Прогноз как провокация	50
Реки – дороги будущего. Инфраструктура водного туризма России: проблемы и перспективы	51
.	59
IP City: смешанная реальность как инструмент для градостроительных проектов	60
Город как лаборатория: исследование, проектирование и воспитание пространственной средой	64
Линейный город: планировочная структура крупного города на основе транспортной схемы метрополитена	66
Линейный город: проект для России	72
Идеальный город в мифологии и культуре.	73
От города-рая к городам-гипотезам	76
Киногорода будущего. Полезные вопросы.	78
Местные особенности как ресурс развития регионов и стран	81
.	81
Эйнем-прогноз. Москва будущего: взгляд из 1914 года	82

Special thanks to the editor-in-chief of project rus-sia magazine Alexei Muratov and the publisher Bart Goldhoorn, as well as to A-Fond publishing house for their help and support in creating the magazine

The magazine is registered by the East-Siberian office of the Federal Service for the Monitoring of Compliance with Legislation in the Sphere of Mass Communications and the Protection of Cultural Heritage. Certificate ПИ №ФС13-0180 as of October 16, 2007

publisher and editorial director

Elena Grigoryeva

copy editor and proofreader

Inessa Brazhnikova

subeditor and editor of "Events" section

Marina Tkacheva

upmaking

Tatyana Annenkova

translator

Anna Grigorieva

printed by

"Reprocenter A1"

print run 3,000

passed for printing:

17.05.11

Reproduction of all texts or illustrations of the issue

without written permission

from the editors is prohibited.

The editorial staff is not

responsible for the contents

of advertising information.

The editorial opinion does

not always agrees with one of

the authors

quarterly publication

address

Cheremkhovsky Lane 1a

Irkutsk, Russia

tel. +7 3952 332839

+7 3952 332840

sar@irk.ru

Столицы Восточной Сибири	Константин Лидин	Город настоящего и будущего	84
	Артём Ермаков	Урбанизм	85
		Москва 1945 года	86
		Москва на стройке	88
		Руины будущего в городе призраков	90
		Форсайт несбывшихся надежд	92
		. . . . .	95
		Столица на Ангаре	96
		Концепция стратегии социально-экономического развития города Иркутска.	
		Проект для обсуждения	99
	Константин Лидин	Во саду ли, в огороде. Форсайт «Человеческий капитал Красноярского края – 2030»	105
		. . . . .	109
		Команда С. Победитель Международного Байкальского зимнего градостроительного университета – 2011	110
		Команда В. Второе призовое место в Международном Байкальском зимнем градостроительном университете – 2011	112
		Команда А	116
		Команда Д	120
		Команда Е	122
	Андрей Большаков	Противоречия современного города и методы их разрешения в градостроительном планировании будущего (российский и международный опыт)	124
	Барбара Энгель	Оценки и стратегии городского планирования	125
	Роланд Картхаус	Инертность и приспособляемость в глобализированном городе	126
	Владимир Выражейкин	Проблемы градоформирования Иркутска	128
	Бернар Этенжер	Основные тенденции в сфере транспорта и базовые проекты в сфере инфраструктуры и транспорта	129
	Светлана Солодянкина	Градостроительное и ландшафтное планирование: аспекты взаимодействия и взаимодополняемости	130
	Альберт Каримов	Градостроительный подход к развитию территорий как необходимое условие пространственных и инфраструктурных предпосылок для повышения качества жизни	132
		. . . . .	133
Проект-2050. Навстречу конгрессу МСА	Константин Лидин	Токио-2011. Конгресс на фоне конца света	134
	Кирилл Леви		
	Юрий Бержинский	Город и землетрясение – стратегия защиты.	136
	Татьяна Оргильянова	Мирзи Сигэмори	140
Проекты		Проект застройки пешеходной улицы в 130-м квартале Санкт-Петербурга	144
		Проект многофункционального комплекса – бизнес-центра Alia Tempora	146
		Проект гостиничного комплекса	147
		Итальянские сады в 130-м квартале.	149
		Детская книжка о тофах	150
		«"Ангара" пары поднимает!» История ледокола в миниатюре	151
книга наследие	Инесса Бражникова	Дадут ли обществу создать музей в Солнечном?	156
	Сергей Коробов		
	Владимир Китаев		

events		UIA News	5
		Open Letter to the President of the Russian Federation D.A. Medvedev	6
		The Skolkovo Foundation is Going to Involve Russian Architects in Creation of the Innovation Center	7
		The Town Planning Forum “The City of Tomorrow”	7
		The News from Omsk	8
		The Monument to Sergey Kiselev is Open	9
	Marina Tkacheva	«Zolotaya Kapitel»: Intermediate Results.	10
	Marina Tkacheva	BukhArt V: “It’s a Victory!”	12
	Alexandra Kozak	“Punctuation Marks”	16
	Alexandra Kozak	“One Day”	18
		The VIth Forum of Architects-Downhill Skiers of the Siberian Federal District.	22
	Olga Sevan	From Parallels to Crossings. The Exhibition “Will Price. Parallels. Wooden Architecture Yesterday, Today and Everywhere”	24
		The History of Establishment of International Academy of Architecture in Moscow – the IAA Branch in Eurasia. Principal Goals and Objectives	26
after tomorrow		. . . . .	29
	Konstantin Lidin	Eden for Morlocks. The Cities’ Day after Tomorrow	30
	Victor Logvinov	Aerostatic Architecture. Theory of Unsupported Aerostatic Coverings	36
	Nikita Tokarev	Monuments of the Future	42
	Denis Leontiev	Crisis of the UNESCO World Heritage List	43
	Darya Paramonova	Ageing of Modern Architecture	44
	Kuba Snopek	Intangible Heritage.	46
	Larisa Krylova	Underground Cities of the Future.	48
	Konstantin Lidin	Prognosis as Provocation.	50
	Victor Logvinov	Rivers are the Roads of the Future. Infrastructure of Water Tourism in Russia: Problems and Prospects	51
cities in progress		. . . . .	59
	Maria Basile	IP City: Mixed Reality as a Tool for Urban Projects	60
	Burcu Ozdirlik	The City as Laboratory: Researching, Designing and Training through Spatial Environment.	64
	Jean-Jacques Terrin	Linear City: Planning Structure of a Big City on the Basis of Metropolitan Transport Scheme	66
	Alexander Klevakin	Linear City: a Project for Russia	72
	Joseph Zavlishin	An Ideal City in Mythology and Culture. From a Paradise City to Hypothesis Cities	73
	Nadezhda Zavalova	Movie Cities of the Future. Useful Questions	76
	Evgenii Belyakov	Local Features as Resources for Development of Regions and States.	78
	Olga Zheleznyak	. . . . .	81
	Konstantin Lidin	Einem Prognosis. Moscow of the Future: a Look from 1914.	82
	Boris Rodoman	A City of the Present and the Future	84
before yesterday about today		Urbanism.	85
		Moscow of 1945	86
		Moscow on the Construction Site	88
		Ruins of the Future in the City of Ghosts	90
		Foresight of Broken Dreams.	92
	Konstantin Lidin	. . . . .	95
the capitals of Eastern Siberia	Artem Ermakov	The Capital on the Angara River.	96
		Concept of the Strategy of Social and Economic Development of Irkutsk. The Project for Discussion	99
	Konstantin Lidin	In the Garden and in the Plot. Foresight “Human Capital Assets of the Krasnoyarsk Territory 2030”105	109
Winter University- 11. One Generation Later		. . . . .	110
		Team C. The Winner of the International Baikal Winter University of Urban Planning Design 2011.	110
		Team B. The Second Prize at the International Baikal Winter University of Urban Planning Design 2011.	112
		Team A	116
		Team D	120
		Team E	122
	Andrei Bolshakov	Contradictions of a Modern City and Methods of Their Resolution in Urban Planning of the Future (Russian and International Experiences). The Program of the International Scientific-Practical Symposium in the Frameworks of the XII Session of the International Baikal Winter University of Urban Planning Design	124
	Barbara Engel	Estimations and Strategies of Urban Planning	125
	Roland Karthaus	Inertia and Adaptability in a Globalized City	126
	Vladimir Vyrasheikin	Problems of Urban Formation in Irkutsk.	128
	Bernard Etenger	Main Tendencies in the Sphere of Transport and Basic Projects in the Sphere of Infrastructure and Transport	129
	Svetlana Solodyankina	Urban and Landscape Planning: Aspects of Interaction and Complementarity.	130
	Albert Karimov	Town Planning Approach to Territory Development as a Necessary Condition for Spatial and Infrastructural Prerequisites for Improvement of the Quality of Life	132
Project 2050. Towards the UIA Congress		. . . . .	133
	Konstantin Lidin	Tokyo 2011. Congress against the Background of Apocalypse	134
	Kirill Levi	The City and the Earthquake – Protection Strategy	136
projects	Yurii Berzhinsky	Mirei Shigemori	140
	Tatyana Orgilyanova	The Development Project of the Pedestrian Street in the Block 130 in Saint Petersburg	144
		The Multifunctional Complex – Alia Tempora Business Center	146
		The Hotel Complex.	147
		Italian Gardens in the Block 130	149
book heritage	Inessa Brazhnikova	The Children’s Book about Tofy	150
	Sergey Korobov	“Angara Prepares Steam!” The Icebreaker’s History In Miniature	151
	Vladimir Kitaev	Will the Society be Permitted to Establish a Museum in Solnechny District?	156

ARCASIA

George Kunihiro – ARCASIA President

George Kunihiro took over the functions of president of the Architect's Council of Asia (ARCASIA) last January, in Bali, Indonesia. He succeeds Mubasshar Hussain. G. Kunihiro graduated from Harvard University with a Masters in architecture, and began working in Los Angeles where he collaborated with Tadao Ando. He continued his career in Tokyo, while also teaching at Kokushikan University and actively contributing to the activities of national, regional, and international professional institutions. George Kunihiro is a Fellow of the American Institute of Architects. <http://www.eg.kokushikan.ac.jp/eng/kunihiro/index2.html>

UNITED STATES OF AMERICA

Fumihiko Maki Awarded the AIA Gold Medal

Japanese architect Fumihiko Maki will be presented with the American Institute of Architect's Gold Medal during the AIA annual convention in

New Orleans, on 12 – 14 May 2011. Honoured with the UIA Gold Medal and the Pritzker Prize in 1993, F. Maki is among the most renowned figures in modern architecture. He studied at the University of Tokyo, and then in the United States where he subsequently worked at SOM studio. In 1965 he created his own studio in Tokyo and founded the Metabolism movement, in particular with Kisho Kurokawa. He has designed a myriad of iconic structures of 20th century architecture in Japan, the United States, and Europe. More information <http://www.aia.org/press/AIAB086841> <http://www.maki-and-associates.co.jp/>

**PROFESSIONAL PRACTICE COMMISSION
A Dynamic International Database**

The UIA database on professional practice around the world has been updated/ upgraded to better meet the needs of professionals and the UIA member sections. The expanded database is now hosted on the UIA website. Its graphic interface corresponds to that of other UIA materials and a

new organisational structure developed to make research and navigation both simpler and faster.

Six main blocks of information are proposed for each country:

- Statistics, including general information and useful addresses
 - Education, dealing with standards, internship, examinations and titles
 - Regulation, indicating the process to access the profession
 - Practice, detailing the activities architects can carry out, their liability or the insurances they need
 - Procurement, referring to the methods to obtain commissions or the way to compensations
 - Transnational practice, information about relevant aspects of international ventures.
- The UIA member sections are encouraged to activate a link to the database from web sites. Connect to the database <http://www.uia-architectes.org/texte/england/COAC/ang/compartida/webuia/>



Новости Международного союза архитекторов

АРКАЗИЯ

Джордж Куниhiro – президент АРКАЗИИ

В январе 2011 года на о. Бали (Индонезия) Джордж Куниhiro вступил в должность президента архитектурного совета стран Азии (ARCASIA). До него этот пост занимал Мубасшар Хусейн. Джордж Куниhiro окончил Гарвардский университет, получив степень магистра архитектуры, после чего начал работать в Лос-Анджелесе, где стал сотрудничать с Тадао Андо. Свою карьеру он продолжил в Токио, преподавал в Университете Кокушикан и активно участвовал в деятельности национальных, региональных и международных организаций. Джордж Куниhiro является членом Американского института архитекторов.

<http://www.eg.kokushikan.ac.jp/eng/kuinihiro/index2.html>



СОЕДИНЕННЫЕ ШТАТЫ АМЕРИКИ

Фумихико Маки награжден Золотой медалью АИА

Японский архитектор Фумихико Маки будет награжден Золотой медалью Американского института архитекторов на ежегодном собрании АИА в Новом Орлеане 12–14 мая 2011 года. Лауреат Золотой медали МСА и Премии Притцкера за 1993 год, Фумихико Маки – одна из самых известных фигур в современной архитектуре. Он учился в Токийском университете, затем в США, где позже работал в студии SOM. В 1965 году он открыл собственную студию в Токио и основал движение «Метаболизм» совместно с Кишо Курокавой. Он создал мириады знаковых сооружений архитектуры XX столетия в Японии, США и Европе.

<http://www.aia.org/press/AIAB086841> <http://www.maki-and-associates.co.jp>



КОМИССИЯ ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПРАКТИКЕ

Динамическая международная база данных

База данных МСА по профессиональной практике в разных странах мира была обновлена и усовершенствована, чтобы максимально соответствовать требованиям профессионалов и секций-членов МСА. Расширенная база данных сейчас располагается на веб-сайте МСА. Ее графический интерфейс соответствует интерфейсу других материалов МСА, а новая организационная структура позволяет еще быстрее и легче изучать базу и ориентироваться в ней.

Для каждой страны предлагается шесть главных блоков информации:

- Статистика, включая общую информацию и полезные адреса.
 - Образование, касающееся стандартов, интернатуры, экзаменов и степеней.
 - Правила доступа к профессии.
 - Практика, с уточнением видов деятельности, которые могут осуществлять архитекторы, их обязательства и необходимое страхование.
 - Содействие в процессе получения вознаграждения или компенсаций.
 - Транснациональная практика, информация о релевантных примерах международных предприятий.
- Секциям-членам МСА рекомендовано на своих сайтах активировать ссылку на базу данных: <http://www.uia-architectes.org/texte/england/COAC/ang/compartida/webuia>

Открытое письмо

Президенту Российской Федерации Д. А. Медведеву

Уважаемый Дмитрий Анатольевич, архитектурно-строительная деятельность всегда была двигателем инновационного развития экономики и общества, воплощая его культурные ценности, закладывая основы его социального благополучия.

Неслучайно динамично развивающиеся страны мира ставят ее в ранг государственной политики. Обладая огромным творческим потенциалом, Россия всегда имела собственную архитектурную школу, внесла неоценимый вклад в мировую культуру в эпохи расцвета классицизма, модерна, конструктивизма и нового времени.

Современная российская архитектура активно интегрирует мировой строительный опыт. Отечественные архитекторы – постоянные участники международных архитектурных форумов, осуществляют многолетнее сотрудничество с Международным союзом архитекторов.

В настоящее время разработаны проекты Постановления Правительства РФ и Указа Президента РФ по применению на территории России иностранных архитектурно-строительных проектов, разработанных по зарубежным нормам и техническим регламентам. Документы практики вводят закупку «типовых» иностранных проектов и предполагают отмену в отношении этих проектов таких обязательных правил, как соблюдение российских строительных норм и правил, технических регламентов, прохождение государственной экспертизы, осуществление государственного архитектурно-строительного надзора, регистрация в СРО, сертификация стройматериалов, импортируемых в Россию.

У профессионального сообщества российских архитекторов подобная инициатива вызывает серьезную озабоченность и тревогу за будущее архитектуры России. Национальные стандарты действуют в абсолютном большинстве государств и являются составляющей национальной безопасности; в мировой практике нет случаев применения норм различных стран параллельно с национальными.

Очевидно, что при реализации данной инициативы иностранные компании получат на нашем рынке исключительные преференции. Эти меры, по сути, дискредитирующие отечественных специалистов, в кратчайшие сроки катастрофически скажутся на состоянии проектно-строи-

тельного комплекса России.

Несколько миллионов профессионалов, занятых сегодня в проектировании и строительстве, окажутся под угрозой безработицы. Мы также уверены, что предлагаемый правительством комплекс мер не приведет к оптимизации цен в строительстве, а напротив – существенно их увеличит. Не произойдет и трансферта новых технологий, так как предполагается только копировать ранее реализованные (и не всегда передовые) проекты. Неизбежно возникнут и правовые коллизии в случае повреждения или разрушения таких построек.

Предлагаемая фактическая отмена национальных стандартов также несет в себе угрозу потери культурной самоидентификации, неотъемлемой частью которой являются национальные архитектура и градостроительство.

Как профессионалы мы вполне осознаем несовершенство нашей нормативной базы и открыты для восприятия всего передового в мировой практике. Мы, безусловно, поддерживаем интеграцию в мировую систему и на практике принимаем непосредственное участие в этом процессе, однако мы убеждены в том, что это должен быть системный, последовательный и тщательно подготовленный процесс, а не шоковая терапия.

Архитекторы остро чувствуют свою профессиональную и социальную ответственность перед обществом и осознают степень влияния архитектуры не только на национальную культуру, но и на судьбу страны. В этой связи считаем необходимым разработать программу по модернизации проектно-строительного комплекса по следующим основным направлениям:

- сосредоточить усилия на разработке национальных приложений к еврокодам, как это делается во всех европейских странах, обеспечивающих соответствие общеевропейских стандартов уникальным национальным особенностям;

- законодательно установить систему саморегулирования в проектировании на принципах, действующих в странах Евросоюза, основанных исключительно на аттестации физических лиц в сфере архитектурно-проектной деятельности;

- сократить предмет государственной экспертизы и согласований проектов для всех участников отечественного рынка, ограничившись

только вопросами безопасности зданий и среды жизнедеятельности;

- в качестве промежуточного шага установить преференции для объектов «экспериментального» проектирования с отступлениями от действующих норм;

- законодательно установить полноценную систему страхования проектных и строительных рисков взамен крайне обременительных залогов и банковских гарантий, а также компенсационных фондов саморегулируемых организаций, размер которых способен покрыть какой-либо существенный ущерб;

- в соответствии с общепринятой мировой практикой узаконить систему творческих конкурсов, в обязательном порядке предшествующих тендерам на закупку проектной документации по объектам капитального строительства для государственных и муниципальных нужд. Эта мера позволит поставить реальный заслон массовым коррупционным действиям, связанным с практическим правоприменением 94-ФЗ.

Уважаемый Дмитрий Анатольевич, мы обращаемся к Вам как к гаранту Конституции и убедительно просим прислушаться к нашему мнению, поддержать наши предложения по модернизации проектно-строительного комплекса и не допустить тотального разрушения национального рынка проектных услуг и подрыва основ культуры Государства.

**Президент Российской академии архитектуры и строительных наук
А. П. Кудрявцев**

**Президент
Союза архитекторов России
А. В. Боков**

**Президент Международной академии архитектуры
(отделение в Москве)
Ю. П. Платонов**

**Президент
Союза московских архитекторов
В. Н. Логвинов**

Фонд «Сколково» собирается привлечь российских архитекторов к созданию инновационного центра

Вечером 27 апреля в синей гостиной Центрального Дома архитектора в Москве прошла встреча ведущих российских архитекторов с представителями Фонда «Сколково». От профессионального сообщества вместе с президентом Союза архитекторов России во встрече участвовали Александр Скокан, Сергей Скуратов, Владимир Плоткин, Алексей Бавыкин и др., от Сколково – сити-менеджер Виктор Маслаков и архитектурный критик, член градостроительного совета Фонда «Сколково» Григорий Ревзин.

Представители Фонда «Сколково» приехали в ЦДА с идеями по вовлечению российских архитекторов в создание инновационного центра. Целью встречи было – в формате диалога с профессиональным сообществом разработать реальную программу, которую, как было заявлено собравшимся, планируется широко представить в конце мая на выставке «Арх Москва».

На сегодня Фондом проведен конкурс на разработку градостроительной концепции, победителем которого стала французская компания AREP. С точки зрения международной практики, конкурс был небезупречен, так как заранее было известно, что победителем станет иностранная компания. Условия конкурса даже не предполагали участия российских архитекторов, а те, кто рискнул, были отсеяны еще на квалификационном этапе. Именно так, в частности, поступили с одной из крупнейших и авторитетных проектных

организаций – институтом «Курортпроект», возглавляемым Михаилом Хазановым. Тем не менее конкурс состоялся, и AREP приступил к разработке генплана Сколково, которое в соответствии с первоначальной концепцией будет состоять из пяти районов, или деревень, и центральной части, связанных между собой общей для всех дорогой.

Для каждого района был назначен архитектор-куратор, что опять-таки произошло безо всяких конкурсов, как принято в мире при реализации таких масштабных проектов. По сути, кураторы были назначены. Именно им, архитекторам, не имевшим в своей практике дела с городским планированием, предстоит разработать проекты планировки, межевания и регламенты застройки, а также то, что действительно по их части, – дизайн-коды «своих» частей Сколково. Они же спроектируют по одному объекту, остальные будут делать приглашенные на основе конкурсов портфолио архитекторы. Жюри для этих конкурсов формировать не предполагается, их заменят сами кураторы. Правда, это в большей степени относится к фоновой застройке, а на знаковые объекты, которых по прикидкам Фонда будет 77, изначально планировалось проводить открытые конкурсы, в которых и смогут принять участие российские архитекторы. С учетом того, что 77 конкурсов за два года, а именно столько времени может быть отведено на их про-

ведение, организовать невозможно, архитекторы предложили сократить это число до 10–15.

В числе предложений, адресованных представителям Фонда, были также следующие: пересмотреть институт кураторства, сформировав для каждого района группу кураторов из трех специалистов, и пригласить в градостроительный совет Сколково действительно независимых экспертов, ранга Питера Цумтора и Алваро Сиза.

Вот только есть ли на самом деле реальные шансы у российских архитекторов попасть в число участников создания Сколково, когда по признанию его представителей проектировать и строить объекты можно будет в соответствии с российскими, европейскими и американскими нормами, а среди кураторов Юрий Григорян только один по-настоящему российский. Сергея Чобана можно считать российским архитектором только по образованию: его практика последние двадцать лет по преимуществу была европейской.

Ответа на этот вопрос, как и на многие другие, возникшие по ходу встречи, российские архитекторы не получили. По признанию гостей из Сколково, проект живет по своим законам и, что и как там будет работать, они сами не знают.

Впрочем, поживем – увидим.

Пресс-служба САР



Градостроительный форум «Город завтра»

Градостроительный форум «Город завтра» в Новосибирске – экспертная площадка международного масштаба, на которой вот уже пятый год обсуждаются передовые идеи стратегического развития российских городов, формируются новые подходы к выработке стратегий и сценариев их развития, разрабатываются механизмы эффективного взаимодействия органов власти, бизнес-сообщества и общественности в целях повышения инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности территорий.

5-й форум был проведен 13–14 апреля 2011 года по теме «Современный город: новый гражданский договор». В работе форума приняли участие более тысячи человек, в том числе участники и гости из Роттердама, Лондона, Барселоны,

Москвы, Санкт-Петербурга, Самары, Томска и Томской области, Красноярска и Красноярского края, Омска, Перми, Тюмени, Орска, Ульяновска, Улан-Удэ, Кемерово, Новосибирской области, Искитима, Барнаула. От Иркутска участие в работе Форума принял член-корреспондент РААСН, профессор Марк Меерович.

Подводя итоги форума, участвовавший в нем Александр Высоковский, председатель совета по градостроительству и территориальному планированию Союза архитекторов России, дал интервью газете «Труд», в котором сказал о том, что современная российская система управления «не видит» обжитых мест. Это результат советского «отраслевого управления», которое не предполагало выделения «города» как экономической единицы. Города

служили для того, чтобы людям было где выспаться перед тем, как пойти на работу. Отсюда сегодняшние муниципальные бюджеты – это бюджеты выживания, а не развития. Ситуация изменится только в том случае, если городам дадут больше самостоятельности – и финансовой, и управленческой. Сейчас взаимоотношения городов с федеральным центром отстроены так, что местные власти не могут получать дотации, участвовать в программах напрямую. Приходится встраиваться в областную, а затем в федеральную программу. Все это крайне сложно в организационном отношении. Помочь напрямую получают только Москва и Петербург, поскольку они субъекты Федерации. Если для всех остальных городов России все останется как сейчас, то



Александр Высоковский

депрессивные тенденции в них будут нарастать, и страна будет продолжать терять низовую сеть расселения.

В России население растет только в самых крупных городах, остальные тихо вымирают, потому, что люди всегда стремятся жить там, где напряженная культурная и интеллектуальная жизнь. Также в подавляющем большинстве городов России очень узок выбор мест работы, связанных с современной экономикой, а переезжая в крупный город, молодежь может найти себе такое место. В Европе на старости лет многие люди стремятся переехать в малый город –

жизнь там и дешевле, и спокойнее. В России этого нет. Ни один отечественный малый город не является привлекательным для пожилого жителя крупного города. Человек там не получит ничего из того, к чему привык, и прежде всего медицинского обслуживания. В итоге возникает диспропорция: миграция в крупные города есть, а обратной миграции из крупного города практически нет.

Часто можно услышать призывы к тому, чтобы снести и отстроить заново все то, что не отвечает современным требованиям. Но это неверно. Весь мировой опыт говорит о том, что исто-

рическое наследие – это главное достояние города, оно делает его неповторимым, уникальным. У нас, к сожалению, отсутствует общественное городское самосознание, которое и является основным залогом сохранения исторической среды. Живущие в городе люди должны представлять собой сообщество, объединенное интересами места. Если же это место им неинтересно, то и городская среда не сложится, не появится разнообразие городских сред, не возникнет новая интересная архитектура, не будут реконструированы и реставрированы достопримечательные места...

Новости из Омска

Председателем Омского отделения Союза архитекторов России стал Альберт Каримов



Заслуженный архитектор России избран главой ОО САР на четыре года. Всего на пост претендовали пять кандидатов.

На отчетно-выборном собрании Омского отделения Союза архитекторов России (ОО САР), которое состоялось в стенах Омскгражданпроекта 22 апреля, присутствовали 87 архитекторов (из 107 человек, входящих в объединение). Предварительно на сайте ОО САР была опубликована анкета, которую предлагалось заполнить всем членам союза. В ней они могли указать фамилию кандидата на пост председателя. Активность проявили немногие: организаторы собрали всего 22 анкеты.

В результате на пост председателя было выдвинуто пять претендентов: Сергей Стариков (лидер по результатам анкетирования – 12 голосов), Олег Фрейдин, Александр Бегун, Сакен Хусаинов и Альберт Каримов. Перед голосованием каждый из них выступил с речью и ответил на вопрос о том, почему он решил занять эту должность, а также высказал предложения, как помочь ОО САР выйти из кризиса. Напомним, что сами члены союза уже заявляли, что ОО САР находится в сложном положении: в 2004 году зодчие лишились Дома архитектора, назрели финансовые и организационные проблемы.

Сергей Стариков, который полгода исполнял обязанности председателя отделения, отчитался об итогах своей работы. По его словам, отсутствие финансирования не главная проблема союза. «ОО САР должен быть единым организмом», – добавил он. Свое мнение он высказал и относительно нового Дома архитектора. Как ранее утверждали архитекторы, у них появилась возможность разместить его в одной из

казарм Омской крепости. Сергей Стариков поддержал эту идею и предложил открыть в нем пять частных архитектурных мастерских.

Олег Фрейдин акцентировал внимание на влиятельности союза, на возможности профессионалов воздействовать на качество застройки Омска: «Хочется, чтобы мнение Союза было услышано. Не может миллионный город существовать без профессионального мнения. Союз должен быть независимой общественной организацией». Отвечая на вопрос, почему он претендует на эту должность, архитектор сказал следующее: «Мне стыдно, что я проработал в городе 33 года и, к сожалению, не смог что-то изменить. Я хожу по грязному городу, вижу облупленные фасады, завешанные рекламой, засохшую зелень. Союз сам должен ставить проблемные вопросы». Что касается Дома архитектора, то, по плану Олега Фрейдина, он должен стать единой информационной площадкой, где можно получить профессиональную консультацию и провести выставку.

Александр Бегун заявил, что Союз должен защищать город от непрофессиональных решений и поддерживать удачные проекты, а также занять достойное место среди творческих союзов города.

Сакен Хусаинов поддержал коллег. Все силы организации он предложил направить на то, чтобы законодательно изменить ситуацию: «Стыдно за город. Я его называю провинциальным, хватит бороться с этим. Но в этом городе мы должны сделать жизнь провинциально красивой».

Альберт Каримов отметил, что необходимо изучить положительный опыт организаций Союза архитекторов других регионов и, используя его, найти

свой путь. По его словам, работа Союза архитекторов должна быть законодательно встроена в государственную деятельность. Он заявил, что нужно принять постановление губернатора и мэра об обязательности представления экспертиз и заключений ОО САР по наиболее важным градостроительным программам, принять перечень нормативных документов, обеспечивающих деятельность Союза архитекторов.

Отдельно он рассказал об акценте, которые стоит расставлять при застройке Омска: «Я считаю, что Союз архитекторов создается как эффективный инструмент формирования неповторимого города, а наш бренд – «третья столица России». Мы уже не догоним по небоскрегам Екатеринбург и Новосибирск, но у нас есть другие преимущества – это историко-архитектурная среда, которая связана с именами людей, известных всему миру. Это элемент инвестиционной привлекательности. Если мы пойдем по этому пути, мы найдем то решение, которое придаст своеобразие нашему городу». Он также заявил, что полномочия нового председателя должны истечь через год, если «он не решит вопрос по Дому архитектора».

Архитекторы избирали главу организации тайным голосованием. Победитель должен был набрать две трети голосов, но ни один из претендентов не получил нужного количества, поэтому был объявлен второй этап. В нем участвовали только Альберт Каримов и Сергей Стариков, ставшие лидерами голосования в первом туре. В результате Сергей Стариков набрал 34 голоса, а победил Альберт Каримов, получив 38 голосов. Новый председатель избран на четыре года.

По материалам сайтов

Металлический крест в прозрачном стекле словно окно в другой мир. Находясь напротив, одновременно видишь пейзаж по ту сторону окна и отражение того, что находится по эту. Выгравированная в толще стекла бабочка – символ непрерывного движения и быстротечной жизни – усиливает ощущение связи прошлого и настоящего. Авторам памятника московскому архитектору Сергею Попову и минскому скульптору Александру Шаппо удалось в любимом материале Сергея Киселева, считавшего его главным в современной архитектуре, передать стремление архитектора все время двигаться вперед.

Сергею Киселеву, когда он ушел, было 54. Для архитектора, чья полноценная профессиональная

Открыт памятник архитектору Сергею Киселеву

жизнь начинается после сорока, это совсем немного. К Киселеву это не относится: он много успел сделать, и как архитектор и руководитель одной из самых первых частных архитектурных мастерских в России, и как общественный деятель – 1-й вице-президент Союза архитекторов. За Киселева-архитектора говорят его постройки и проекты, многие из которых удостоены престижных профессиональных наград и премий. Хотя говорить, что это только его заслуга, неверно. Сам он всегда подчеркивал, что успех в равной степени принадлежит коллективу его мастерской. Киселев – вице-президент САР, оставил множество наработок, которые помогут российскому профессиональному сообществу интегрироваться в международный архитектурный процесс. И главная среди них – система добровольной квалификационной аттестации архитекторов. Аттестация физических лиц, принятая в мировой практике, – это первый шаг к естественному саморегулированию в профессии. Сегодня она уже осуществляется Союзом архитекторов России и гарантирует качество проектных работ, выполненных архитекторами, получившими квалификационный аттестат САР.

Имя Сергея Киселева продолжит свою жизнь в названии и делах Фонда, основанного в конце 2010 года. Фонд учредил премию для молодых архитекторов и уже в этом году планирует провести первый конкурс и наградить первых лауреатов. В планах Фонда – учредить именную стипендию для Московского архитектурного института и разработать программу поддержки художественной школы в Краснодаре, которую с отличием окончил Сергей Киселев. Фонд собирается продолжить благотворительную деятельность мастерской «Сергей Киселев и партнеры», оказывая помощь детскому дому в Архангельске.

Памятник был открыт в понедельник 9 мая 2011 года на Машкинском кладбище в подмосковных Химках, где похоронен архитектор и где в этот день собрались его родные, друзья и коллеги.





«Золотая Капитель»: промежуточные итоги

ЗК изменяется: вот и 15-летие! Можно сказать, что юбилейный, 2011 год для фестиваля ознаменовался как минимум двумя премьерами: фестиваль проходил в новом офисном здании «Кокон» в центре города, и сменился куратор ЗК: им стала Татьяна Иваненко.

По сравнению с предыдущим, 2010 годом конкурсантов стало несколько меньше. Активно участвовали в фестивале архитекторы из Екатеринбурга: они привезли интересные объекты, впечатляющие новизной подхода к проектированию общественных зданий; в номинациях «Здания общественного назначения» и «Общественные интерьеры» гараж СОГУ «Автохозяйство правительства Свердловской области» и здание летных служб авиакомпании «Уральские авиалинии» получили первые награды. Заинтересовала участников и лекция «Надо больше доверять архитекторам», прочитанная В. Кагановичем.

Организаторы главное внимание уделили дизайну и воркшопам. Было запланировано много мероприятий, в которых активно участвовали молодые архитекторы и студенты. В конкурсной программе также широко представлены студенческие работы, занимавшие основное пространство экспозиции. Уровень работ студентов, представленных в Новосибирске, по словам очевидцев, примерно такой же, как и на «Зодчестве Восточной Сибири». Точнее определить трудно, ибо от ЗВС новосибирцы уклоняются. А жаль: ведь профессиональное общение обогащает всех его участников.

Просветительская программа зна-

комила с новыми методами преподавания и идеологией проектирования. Особенно показательным в этом отношении был воркшоп, построенный на освоении участниками принципов и идей параметрической архитектуры. Это не совсем архитектура в привычном смысле слова, да и на внедрение (пока еще) она мало ориентирована, но мейнстрим архитектурной идеологии обозначает довольно точно. Конечно, эти программы и подходы представляют иной технологический уровень требований, иной тип отношений с заводами. На Западе параметрической архитектурой занимаются давно и энергично. Радует, что в России есть активные незашоренные молодые архитекторы, готовые подхватить и развить принципиально новые подходы к проектированию.

В пентхаусе «Кокон» была организована экспозиция фотографий объектов-победителей предыдущих фестивалей и лучших построек. Называлась она «Архитектура Сибири» (хотя туда попали и Екатеринбург, и Ханты-Мансийск). Очень украсили выставку с большим вкусом специально сделанные фотографии. Кроме того, были представлены выставки работ молодых дизайнеров (граффити), а также приглашенных иностранных мастеров, которые проводили мастер-классы. Без этих экспозиций картина фестиваля была бы неполной и менее интересной.

Мастер-класс Корнелиса Донкерса, голландского архитектора городской среды департамента экономики и культуры Эйндховена, был посвящен реконструкции старых заводских кор-

пусов. Есть аналогии с опытом иркутских архитекторов, с той разницей, что в Голландии этот процесс проводится по заказу и под контролем муниципалитета. Донкерс охарактеризовал также принципы отношения к памятникам архитектуры и исторической застройке.

Доктор Франк Хайляйн (бюро Вернера Зобека и ILEK / Германия) сделал темой своего мастер-класса проблемы, связанные со строительством экологичного жилья. Идея заключается в том, чтобы отслужившие свой срок здания можно было разобрать, как кубики; в проект с самого начала закладывается возможность демонтажа с последующим использованием модулей при строительстве других объектов. Бетон, дерево, металл и стекло – вот материалы, которые поддаются переработке и которые используются немецкими проектировщиками. Главным критерием в использовании любого материала является степень его экологичности.

Круглый стол «Архитектура как ресурс развития территории», заявленный в программе, был интересен и актуален по теме, но показался участникам несколько поверхностным и недостаточно подготовленным.

Интересно и очень подробно работа фестиваля освещалась СМИ: TV постоянно следило за работой фестиваля, включая в новостные программы информационные ролики, обстоятельные интервью с участниками и приглашенными мастерами. В этом нам стоит поучиться у своих соседей: позиционирование себя не менее важно, чем демонстрация профессио-

нального уровня конкурсной деятельности.

Не до конца отработанной выглядит процедура судейства (некоторые архитекторы, входящие в состав коллегии, из-за удаленного режима работы получают возможность уклоняться от участия в ней). Но судейство было достаточно объективным, и индивидуальные оценки наблюдателей не разошлись с общими результатами, объявленными на процедуре награждения.

Новшеством было решение оргкомитета фестиваля не присуждать бронзовые дипломы: присуждаются серебряные дипломы и одна «Золотая Капитель» в каждой из номинаций. Это, безусловно, в будущем повысит уровень требований, которые предъявляют участники фестиваля к своим работам.

Гран-при и массу специальных призов получил «Кокон», административное здание в центре Новосибирска. На его примере становится понятно, какое значение в современной архитектуре имеет высокотехнологичное производство, поддержанное административным ресурсом и немалыми деньгами заказчика: производство гнутого стекла, да еще двойного – сверхсложная задача. Межэтажная разрезка скрыта за зеркальным стеклом; это удорожает здание, но создает эффект цельности, необходимой для инновационного объекта. При этом «Кокон» – это и пример изрядной смелости авторов, их умения не оглядываться на традиционные подходы к проектированию и строительству. Это, конечно, дорогая архитектура, но она может быть образцом того, как следует строить в XXI веке.

В целом проекты и постройки общественных зданий и офисов выглядели более убедительно и интересно, чем жилые массивы. Судя по наиболее интересным проектам, контуры города будущего можно подсмотреть уже сегодня: деловой центр, засаженный прозрачными зданиями, а в округе – геометрически простое, без излишних «красивостей» малоэтажное жилье, напоминающее мебель из IKEA.

Иркутские архитекторы представили не очень много работ, но выглядели достойно, подтвердив свой профессиональный уровень. В номинации «Архбюро» серебряный диплом получила «Перспектива+» (генеральный директор И. В. Козак), которая представила портфолио за 5-летний срок.

Интересные конкурсные работы представлены мастерской «СТБ

Проект». Три из них были удостоены серебряных дипломов. В номинации «Градостроительство» – проектное предложение по малоэтажной застройке в п. Карлук Иркутской области; авторы В. Андреев, У. Скоморохова, В. Никифоров. В номинации «Здания общественного назначения (проекты)» – еще один объект В. Андреева и В. Никифорова: гостиница на ул. Горького в Иркутске. В номинации «Здания специального и многофункционального назначения (проекты)» – автозаправочный комплекс на трассе М53 (Новосибирск –

Иркутск); авторы В. Андреев, А. Будченко. В номинации «Здания общественного назначения (постройки)» А. Юшков, Л. Колейкина, А. Зимица (Архитектурно-строительная фирма АСС) получили серебряный диплом за административное здание на ул. Горной в Иркутске.

Поздравляем коллег!

Марина Ткачева
Использованы материалы
www.zkapitel.ru





V БухАрт: «Это победа!»

12

Первое место
Команда «Кубик Рубит»
Объект «Портал»

С 5 по 9 марта в поселке Утулик на берегу Байкала прошел Пятый международный чемпионат по интеграции с природой БухАрт. Тема конкурса-2011 – «На грани!». Были запланированы и прошли нон-стоп-строительство арт-объектов на льду Байкала, сопровождающееся импровизационной культурной программой участников, лекции и мастер-классы от московских

проектных бюро, традиционная вечеринка с глинтвейном.

Около 200 участников, 24 команды, 25 инсталляций (многие с элементами перформанса) – такова статистика фестиваля.

Объекты по достоинству оценила судейская коллегия: главный архитектор Иркутска А. Г. Красильников; вице-президент Союза архитекторов

России, лауреат Государственной премии РФ Е. И. Григорьева; руководитель архитектурного бюро, лауреат Губернаторской премии Н. Л. Жуковский; главный архитектор фирмы «Аллегро» И. Е. Дружинина; архитектор, актер, преподаватель В. В. Семенов; доцент кафедры дизайна ИРГТУ, член Союза дизайнеров России Н. М. Попова; доцент кафедры философии БГУЭП, журналист М. Л. Ткачева.

География фестиваля год от года расширяется: в 2011 году на Байкале, в середине Земли, встретились молодые дизайнеры и архитекторы из Новосибирска, Владивостока, Красноярска, Москвы.

Фестивальная программа объединила три темы: первая – «Архитектура и конструкция», вторая – «Единение с природой», третья – «На грани». Общий лозунг фестиваля «Интеграция с природой» был понят участникам по-разному. Одни команды сделали его своеобразным девизом-призывом: «Объединяйтесь с природой! Будем говорить про экологию и голосовать за экологию!» Другие воплотили этот принцип во внутренней структуре создаваемых инсталляций. Жюри было единодушно: интеграция с природой должна быть содержанием конкурсных работ. Наиболее интересными оказались проекты, в которых тема «На грани» трактовалась образно,





рождала не совпадающие между собою подтексты, побуждала к размышлениям и дискуссиям.

Конечно, не все идеи были реализованы, не все осуществленные проекты удостоились похвалы. Однако зрители и жюри отметили, что молодые мастера и студенты продемонстрировали профессиональный рост, креативность, изобретательность. Каждый объект был насыщен ассоциациями и мыслями, и с этой стороны у жюри не было претензий ни к одной из работ. С уважением и похвалой участники и зрители говорили о том, что в достижения молодых вложен труд педагогов.

Дата завершения фестиваля – 8 марта. Международный женский день был отмечен поздравлениями и тостами в честь всех женщин, и женщин-педагогов в особенности.

После осмотра экспозиции и обмена мнениями жюри огласило результаты обсуждения.

Большинством голосов **первое место** присуждено команде «Кубик Рубит» за объект «Портал». Он был создан из кристаллов льда, сложного в работе материала. То, что вырезанный во льду многоугольник использовался как площадка для выступления, добавляло адреналина и авторам, и слушателям. Звуки трубы, сопровождающие презентацию, производили очень сильное впечатление. Инсталляция сделана без примеси инородных материалов; лед тает – и ничего не остается. Идеология «То, что было сушей, стало морем, а то, что было морем, превращается в сушу» –

очень сильно метафорически воплощает тему «На грани!». «Портал» «забирал» всем: объемной конструкцией, зыбким балансом на грани опасности и равновесия, уместностью и мощью звука трубы, отчетливо сформулированной философией. Композиция получилась очень красивая; она представила не только предметную среду, но и звук: труба всех поразила и подкупила. Бесспорное первое место по всем трем темам фестиваля!

Было решено присудить **два вторых места**. Одно из них – команде

«АрхСолянка» за объект «Антиграв», в котором реализована продуманная и весьма креативная идея Н. Колейчука (художника, работавшего на фильмах Г. Данелии). Объект, кстати, был немедленно окрещен «Киндза-дза» по ассоциации с культовым фильмом. На грани состояния, на грани возможного – визуальный парадокс, который воплощает изящную техническую идею. Принцип «На грани» может быть понят также как грань между конструкцией и архитектурой. А еще – в этом объекте есть секрет, загадка, и конструктивно эта инсталляция

Второе место
Команда Hooligans.eng
Объект «Крыло дракона»





выглядит завораживающе. «Фантастическое преодоление гравитации» – так обозначила Елена Григорьева основное достоинство инсталляции.

Еще одно второе место было присуждено команде Hooligans.eng. за объект «Крыло дракона». Создатели сознательно адресовали зрителей к классике архитектуры Витрувию. Это, конечно, мощная «подпорка» – протянуть ассоциации к такому авторитету. Но – вовсе не поверхностная: прочность, экологичность (отсутствие искусственных материалов), изящество конструкции вызвали живой интерес. Был неожиданным и эффектным момент, когда это крыло раскладывалось. Помимо всего прочего, «Крыло» оказалось чуть ли не единственной конструкцией, которую можно использовать в практических целях. Сделанная грамотно, чисто, без изъянов в техническом и прикладном отношении, работа удовлетворила не только эстетические потребности жюри: многие не отказали себе в удовольствии посидеть и покачаться в «гамаке».

Два третьих места были присуждены команде Capitany.any (объект «Динамик») и дебютанту фестиваля – команде NeGra (объект «Алые паруса»).

«Динамик» произвел впечатление тем же, что и «Портал», – абсолютной экологической чистотой и абсолютной экономией в средствах воплощения. Идея – «переговоры» с Байкалом, единение с Байкалом, который как бы говорит с нами через лунки во льду, напоминающие сетчатый динамик. Жюри признало, что чистота формы, простота и изящество воплощения идеи искупают многие недостатки. «За минимализм и экологичность!» – сказала во время церемонии награждения Инна Дружинина.

Объект «Алые паруса», по словам Николая Жуковского, может стать заставкой журнала, визитной карточкой V БухАрта. Великолепное пространственное решение, мощный цвет, энергичный и позитивный импульс. Композицию было видно издалека; снаружи она выглядела очень интересно. Несмотря на недоработки в форме и философии, третье место команда вполне заслужила.

От Слюдянской администрации участников и призеров поздравил А. Казарян.

Все участники отмечали слаженную работу организаторов (команда «POPCORN»): Д. Скворцовой, К. Здышева, Д. Белоокой, С. Рязанцева, К. Губиной, Г. Говорина, Я. Смолиной, А. Куртиш.



Организаторы фестиваля БухАрт V «НА ГРАНИ!» благодарят А. В. Говорина (ООО «Главстройпроект»), К. Д. Шемазашвили (ЗАО «Диас»), Н. Л. Жуковского («Мастерская Н. Жуковского»), а также комитет по молодежной политике и спорту администрации города Иркутска и некоммерческое партнерство «Защитим Байкал ВМЕСТЕ» за помощь и поддержку в проведении фестиваля и постоянную поддержку акций

Клуба молодых архитекторов.

Состав команд-победителей
«Кубик Рубит»: У. Дмитриева, А. Семейкин, К. Калиновский, И. Кузнецов, В. Чантурия, А. Мезенцев, М. Леушина, А. Жуган.
«АрхСолянка»: Е. Золотухин, Е. Ямова, А. Сергеев, Ю. Стехова, А. Козак, А. Маковеев, М. Ружников, А. Харитонов, А. Хворостына, А. Кащеева, А. Ольшевич, Е. Жигаев,

Е. Антонова.
Hooligans.eng.: Е. Верховзин, Ю. Жинов, Н. Ковелев.
Capitany.any: М. Белик, Д. Культикова, Н. Баженов, М. Спешилов.
NeGra: О. Дьячина, К. Собенникова, Н. Варламова, С. Кузанов, Е. Антонова, А. Никтовенко, Е. Никтовенко.

Марина Ткачева

^ Третье место
 Команда Capitany.any
 Объект «Динамик»

< Второе место
 Команда «АрхСолянка»
 Объект «Антиграв»

v Третье место
 Команда NeGra
 Объект «Алые паруса»





«Знаки препинания»

12 февраля – 31 марта при поддержке комитета по градостроительной политике администрации г. Иркутска, Иркутской региональной организации САР Клуб молодых архитекторов провел первый архитектурно-градостроительный конкурс для молодых специалистов по благоустройству фрагментов городской среды «Знаки препинания».

Основные задачи конкурса – поиск новых и актуальных решений формирования комфортной городской среды, создание проектов, отвечающих современному образу жизни горожан.

Цель конкурса – привлечь внимания широкой общественности к градостроительной деятельности в горо-

де и дать возможность инициативным, неравнодушным иркутянам выразить свое виденье комфортной жилой среды.

В конкурсе принимали участие молодые специалисты в области архитектуры и дизайна городской среды, студенты профильных учебных заведений города.

Легенда

На карте нашего города есть участки, которые требуют реконструкции, выпадают из общего контекста или просто являются пробелами городской застройки. Они своеобразные «знаки препинания» в прошлой, настоящей и будущей истории нашего города.

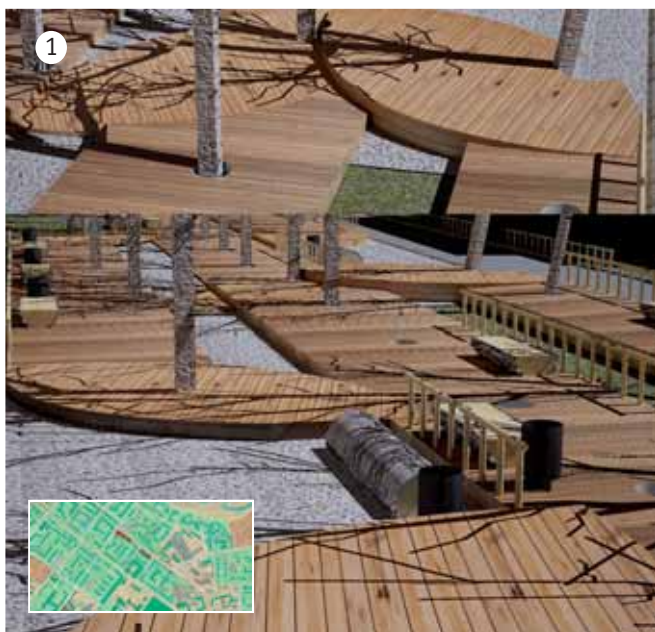
В расстановке этих «знаков препинания» и заключалась задача конкурса, участникам которого предлагалось:

- поставить свою «точку» в виде арт-формы, памятника, ландшафтного объекта,
- провести «пунктир», чтобы бульвары и транзитные пешеходные зоны стали комфортными и украсили районы города,
- обозначить «запятую» зону отдыха для пешеходов,
- продолжить историю сквера или парка многозначительным «многоточием».

И в итоге – написать свою историю города.

1. A31. Nature Gallery

2. A09. Проект реконструкции сквера в Ленинском районе



Конкурс проводился по пяти номинациям:

«Точка», «Вопросительный знак», «Многогочие», «Скобки» и «Тире».

Участникам предоставили 37 реальных площадок под проектирование.

На финише мы приняли 24 работы, лучшим из которых по решению жюри присудили дипломы конкурса I, II и III степени.

По итогам конкурса прошла открытая выставка проектов в галерее «Революция» с 18 по 31 марта.

Номинация «Многогочие»

1 место – А09

Командовский Михаил Германович
Ануфриев Алексей Александрович

2 место – А10

Боженко Юлия Александровна
Ильина Анна Викторовна
Запорожан Надежда Владимировна

3 место – А07

Дорофеев Павел Александрович
Поощрительный диплом за лаконичность идеи – А37
Речкина Дарья Игоревна
Шиглова Наталья

Номинация «Скобки»

1 место – А28

Устинова Дарья Сергеевна
Красюкова Мария Викторовна

2 место – А06

Граф Елена Викторовна
Сангаева Наталья Сергеевна

Номинация «Восклицательный знак»

1 место – А43

Козлов Алексей Игоревич
Бутвин Андрей Владимирович
Московкин Артур Эдуардович



2 место – А27

Щелчков Александр Сергеевич
Шипановска Дарья Александровна

3 место – А26

Мушниковая Юлия Евгеньевна
Шейко Дарья Юрьевна
Чуданова Полина Викторовна

Номинация «Тире»

1 место – А31

Филимонов Денис Вячеславович

2 место – А17

Лялина Екатерина Викторовна
Гущина Марина Викторовна

3 место – А32

Полюхова Анна Сергеевна
Хогоева Валентина Андреевна

Номинация «Точка»

1 место – А48

Папушева Татьяна Павловна
Юдовский Илья Ильич

2 место – А24

Макогон Иван Сергеевич

3 место – А19

Сковитина Наталья Анатольевна

В состав жюри вошли:

Красильников Андрей Георгиевич, главный архитектор Иркутска

Демков Сергей Борисович, главный архитектор ОАО «Иркутскгипродорнии»

Козак Игорь Владимирович, пред-

седатель правления ИРО САР, генераль-

ный директор архитектурного бюро «Перспектива»

Меерович Марк Григорьевич, кандидат архитектуры, профессор, академик МАНПО, советник РААСН

Усов Олег Георгиевич, заместитель начальника департамента архитектуры и градостроительства комитета по градостроительной политике администрации г. Иркутска

Третьяков Евгений Антонович, председатель некоммерческой организации «Ассоциация архитектурных мастерских»

Картопольцев Александр Петрович, главный архитектор проекта ООО «Компания "Альтера"»

3. А28. Благоустройство фрагмента застройки Иркутска, Октябрьский район, ул. 30-й Дивизии

4. А43. Реконструкция объекта озеленения от ул. Борцов Революции до входа в ЦПКО



«Один день»



Все мы смогли увидеть 15 часов из жизни своего города, запечатленные на фотокамеру. В Иркутске 23 апреля прошел завершающий этап конкурса «Один день. Том IV».

Отличительная особенность фото-арт-турнира «Один день» в том, что принять в ней участие может любой желающий, даже не имеющий профессионального образования и специального оборудования. Главным критерием отбора финалистов является,

прежде всего, интересный, новый, необычный взгляд на Иркутск и его обитателей, не отягощенный художественными штампами и бытовыми стереотипами.

Турнир приурочен к четырем временам года. Эта «сезонность» помогает отразить своеобразие жизни города в разные периоды, отследить в ней новые тенденции. Апрельский конкурс посвящен самому поэтичному и самому сумасшедшему времени года –

весне, что ясно прочитывалось и по рекламным плакатам, в которых доминировал ярко-розовый цвет, и по настроению, которое организаторы конкурса сумели передать участникам акции.

Конкурс традиционно проводится по трем номинациям. На сей раз номинация «Архитектура» предполагала отражение в конкурсных фотографиях панорам дворов, скверов, улиц и т. д. Вторая номинация цели-

1 ДЕНЬ

Турнир по фотоохоте

Номинация «Архитектура»

- 1 место. Анастасия Абанина. Линии города
- v 2 место. Марина Русских, Павел Бабкин, Настя Сухенко. Система жизни
- 3 место. Иван Большанин. Ангара



ком отражала концепцию четвертого тома конкурса: «Весеннее обострение, или Городские сумасшедшие». Для третьей номинации – «Не формат» – предлагалось делать постановочные фотографии. Настроение и смысл работ должны были соответствовать времени года.

Традиционной осталась и форма конкурса. Акция длилась два дня: в течение первого участники регистрировались, и был дан старт турниру; во второй день проходила церемония торжественного награждения победителей. Для подведения итогов выбра-

ли только что открывшуюся галерею «Революция». На втором этаже галереи разместили экспозицию работ, прошедших технический отбор, а с 24 апреля в течение двух недель выставка была открыта для посетителей.

Конкурс «повзрослел»: вчерашние молодые участники превратились в молодых мам и пап, что не помешало им участвовать в акции. Здорово, что родители предпочли провести хороший субботний день с детьми, вооружившись фотокамерой!

История конкурса продолжается: теперь главными по «Одному дню»

стали молодые архитекторы Красноярска: 23 апреля «Один день. Том 1» стартовал именно там. Несмотря на небольшое количество участников, турнир прошел хорошо, собрал множество интересных работ по всем номинациям.

Достойный финал четвертого этапа турнира – выпуск фотоальбома к празднованию 350-летия Иркутска. Его основой станут материалы, собранные в течение всех четырех акций «Одного дня». Работа над книгой уже началась, и, как утверждают ее авторы, в альбом попадут не только



Номинация «Весеннее обострение»

- 1 место. Павел Скоробогатов. Old new school
- 2 место. Света Новосадова, Никита Федячкин, Катерина Кузнецова. Язык тела
- 3 место. Ульяна Иванова. Скорость создает супермена



работы-победители. Практически каждая фотография будет сопровождаться маленькой историей ее создания, рассказом о месте, где она была сделана, будут даны уместные комментарии компетентных лиц.

Организаторы выражают особую благодарность партнерам конкурса

- компании «Глобал Трейд» в лице генерального директора Василия Истомина
- компании «М-Студио» в лице директора Михаила Григорьева
- МАУ «Праздник»
- производственной компании ZontCard
- компании «Кока-Кола»

За информационную поддержку

- телеканалу «Вести-Иркутск»
- журналу «Нэшнл географик»
- журналу «Проект-Байкал»
- Радио МСМ

Многоуважаемому жюри в составе

Галина Константиныди, директор рекламно-производственной компании «Графика+»
Игорь Козак, председатель ИРО САР
Михаил Григорьев, директор «М-Студио»
Сергей Шергин, дизайнер, арт-директор галереи «Революция»
Анна Мороз, руководитель Rezeda-studio
Станислав Ларев, фотограф
Екатерина Шмидт, начальник отдела общего образования департамента образования администрации Иркутска
Иван Сулов, представитель административной структуры, занимающейся подготовкой к празднованию 350-летия со дня основания города Иркутска, МАУ «Праздник»

Незаменимым помощникам

Николаю Кротенко, Алексею Ружникову, Карине Весенней, Дмитрию Полякову, Юрию Евдокимову, Юлии Екимовой, Ивану Волченкову, Сергею Ильину, Анне Логиновой, Асе Киселевой, Денису Кайгородову, Владимиру Мозеру, Александре Козак, Денису Шпаку, Евгению Лунюшкину, Анастасии Липкиной, Валерии Нуязиной и другим добрым людям.

Хотелось бы выразить особую благодарность постоянному партнеру мероприятия, который все четыре сезона поддерживал нас, – рекламно-производственной компании «Графика+» и лично **Галине Ивановне Константиныди**.

Александра Козак

Номинация «Не формат»

- 1 место. Никита Днепровский, Вячеслав Бунин, Константин Бусыгин. Территория шопинга
- 2 место. Евгения Ягольник. Богач
- 3 место. Татьяна Пестова. Трофей







Шестой форум архитекторов-горнолыжников Сибирского федерального округа



На участие в шестом форуме архитекторов и чемпионате ЛКА-2011 в оргкомитет по подготовке форума поступили заявки от девяти городов: Кемерово, Новокузнецка, Новосибирска, Омска, Томска, Иркутска, Екатеринбурга, Красноярска.

Численный состав делегаций варьировался от двух членов (Иркутск) до пятидесяти девяти участников (Новокузнецк). С учетом представителей спонсоров, алтайской делегации заявочный список включал 234 человека, 200 из которых были заявлены как спортсмены, участники планируемых соревнований. Это заставило оргкомитет в короткие сроки провести

большую подготовительную работу для обеспечения наградных материалов, соревновательной экипировки, комплектов информационно-сувенирной продукции. Особенностью состоявшегося чемпионата было то, что организаторы возродили ранее существовавшую традицию проведения соревнований в двух дисциплинах – слаломе-гиганте и слаломе. Это позволило привнести в мероприятие больше спортивного азарта, больше зрелищности, больше праздничности. В реальности, по итогам общей регистрации и жеребьевки на соревнования, на форуме присутствовало около 200 участников и 134 из них были включены в протоколы соревно-

ваний: 95 лыжников и сноубордистов были заявлены на участие в слаломе-гиганте и слаломе, 18 участников турнира по настольному теннису, 19 участников соревнований по бильярду. Теплая погода исключила конкурс снежных фигур. На старт слаломе-гиганта вышли 75 участников, из которых 46 были лыжниками и 29 сноубордистами. На следующий день на старт слалома вышли 43 лыжника и 18 сноубордистов.

По итогам соревнований на заключительном вечере было проведено шестьдесят одно награждение спортсменов и команд-победительниц грамотами и дипломами авторского дизайна архитектора и дизайнера Александра Деринга, медалями, выполненными из алтайского кедра, с атрибутикой и символами состоявшегося чемпионата, ценными подарками от спонсоров форума.

Победителями стали:

- команда Новокузнецка с восьмью первыми местами, четырьмя вторыми и тремя третьими местами (35 баллов);
- команда Новосибирска с тремя первыми местами, четырьмя вторыми и тремя третьими местами (20 баллов);
- команда Екатеринбурга с тремя вторыми местами и пятью третьими местами (11 баллов).

Абсолютными чемпионами в лыжных соревнованиях, в комбинации стали:

- Елизавета Кондратович (Новосибирск);
- Сергей Мусохранов (Новосибирск).





Абсолютными чемпионами в соревнованиях на сноубордах, в комбинации стали:

- Елена Адамова (Екатеринбург);
- Ермек Кулмухамедов (Новосибирск).

Спонсорами архитектурного форума и чемпионата ЛКА выступили:

1. ЗАО «Шуко Интернационал Москва» (генеральный спонсор):

- Мария Королева, руководитель архитектурно-строительного отдела в Сибирском регионе;
- Александр Пен, руководитель представительства в Сибирском регионе;
- Вячеслав Гончаров, руководитель групп регионов;
- Сергей Фотинков, руководитель групп регионов;
- Александра Ютвалина, руководитель архитектурного отдела;
- Оксана Гаврютенко, руководитель сектора отдела продаж в Сибирском регионе.

2. Группа компаний «Консиб» в лице ООО «Консибстройсервис»:

- Алексей Костыгин, руководитель конструкторского отдела;
- Максим Шеламов, инженер-конструктор;
- Сергей Богомаз, инженер-конструктор.

3. ООО «Жилищная инициатива» – ведущая строительная компания Барнаула, генеральный директор Юрий Александрович Гатиллов.

4. Tusson-grupp.

5. AGC (стекло), представитель Станислав Игоревич Моисеенко.

Делегации из Барнаула не так давно стали участвовать в традиционных ежегодных архитектурных форумах и чемпионатах ЛКА. Участие было больше представительское, практически без спортивной составляющей. Возложенные на барнаульских архитекторов обязанности организаторов форума-2011 были восприняты со всей ответственностью. Создав немногочисленную команду единомышленников – любителей горных лыж и сноубордов, архитекторы Петр Анисифоров, Сергей Анисифоров, Александр Деринг, Евгений Зайцев, Анатолий Машонкин смогли погрузиться в проблему, изучить ее и с помощью спонсоров и своих ино-

родних коллег, имеющих организаторский опыт проведения прошлых форумов, решить поставленную задачу – максимально способствовать достойному проведению шестого форума архитекторов и чемпионата ЛКА. Форум состоялся благодаря огромному энтузиазму всех его участников и прекрасной природе Горной Шории.

Фото Антон Жуков, Иван Литвинов



От параллелей – к пересечениям

Выставка «Уилл Прайс. Параллели. Деревянная архитектура вчера, сегодня и везде»

1. www.archiwood.ru/
2. www.ecovast.ru/zodchestvo.htm

Выставка, прошедшая 22 февраля, собрала много посетителей в Государственном музее архитектуры им. А. В. Щусева во флигеле «Руина», известного своим холодом в зимнее время – все как на улице! Было много молодежи, знающей об участии современных архитекторов в выставке, что, конечно, радует.

Английский архитектор Уилл Прайс посетил многие страны мира, изучая и фотографируя архитектуру, в том числе и российскую. Он молод, активен, а поддержку в своих начинаниях и изданиях имеет от разных международных фондов и издательств. Его интересный исследовательский опыт представлен в книге «Архитектура в дереве», она-то и стала основой предложенной экспозиции. Многие из опубликованных памятников сохранены в музеях под открытым небом или стали объектами Всемирного наследия ЮНЕСКО. Фото сооружений были изучены куратором выставки Николаем Малининым и представлены в параллели с современными постройками. Архитектурный критик представил и новые российские деревянные постройки, которые уже стали

частью нашей культуры в последнее десятилетие¹.

Особенность данной выставки состоит в попытке сопоставления и сравнения деревянной архитектуры старой и новой, исторической – современной, традиционной – инновационной, отреставрированной или разваливающейся и заброшенной. Здесь можно проводить много параллелей, и не только тех, что были предложены автором книги и участниками экспозиции. Но сам факт поиска аналогий показывает необходимость понимания того, почему именно сегодня встал вопрос о таком объединении, в частности в российской культуре.

Подбор 64 современных сооружений в параллели «старое – новое» куратор осуществлял по собственному видению. Это не означает, что современные архитекторы, проекты которых представлены рядом с известными мировыми памятниками, брали последние за образцы. Вряд ли им это приходило в голову, – более того, возможно, многие и не видели их вовсе. Очевидно, что любая из параллелей могла быть и другой, в каком-то

смысле это напоминает пасьянс или игру в кости: как ни положишь карту, все равно какая-то комбинация да состоится. Это же происходит и в «Китайской классической книге перемен – ицзин», когда все 64 комбинации дают ответ на поставленный вопрос, и всегда это «еще не конец»!

На выставке можно увидеть много уникальных современных построек, находок, деталей, но есть и «просто-ватые», особенно, когда их сравниваешь с теми, что выбраны для параллели из прошлого. Но не хочется быть особенно критичным при анализе параллельного сопоставления, поскольку памятники собирались в книге Прайса с XI века по начало XX века, здесь есть дворцы императоров и знати, купцов, держащих в подчинении города и пр. А здания нашего времени – это куда как более демократичная и стилистически молодая архитектура последнего десятилетия. А в нашей стране современная деревянная архитектура только встает на ноги, находится в поиске образцов, новых конструкций и технологий, при повсеместном исчезновении на глазах памятников – образцов уникального деревянного зодчества²...

Несомненно, цель данной выставки – презентация отдельных уникальных объектов, штучных, которые сами по себе очень интересны, но, к сожалению, на фотографиях в экспозиции не вписаны в культурную среду. Среды вокруг них и нет. Есть природа, есть отдельные проблески воды, леса, неба, иногда чего-то соседнего. Но культурное окружение отсутствует. Не увидишь на выставке «ландшафтов, города, села, пространства страны», их нет, как нет на фото и людей, – распространенная для архитекторов точка зрения при фотографировании с акцентом только на архитектуру.

Но, глядя на представленные интересные современные объекты на данной выставке, узнавая новые имена, конструкции, образы, посетители задаются вопросом: а что, архитекторы работают только с ОБЪЕКТАМИ? Только ли они являются для них искусством, выражением собственных идей, проектов, арт-сущностью. Где же тот контекст, в который вписана данная постройка? И поэтому возникает вопрос: а не есть ли такое представление причиной (или следстви-



ем?) того, что мы видим в наших городах, удивляясь тому, что современная архитектура не вписывается в исторический контекст города, тем более деревянный, поскольку этого контекста просто не видят ни архитекторы, ни администрации, ни жители, да и работать с ним достаточно сложно. Или, может быть, средовой подход будет целью следующей выставки?

Правды ради надо сказать, что идея сохранения и развития исторической среды деревянного села или города, столь распространенная в Северной Европе еще 30 лет назад, не получила поддержки в нашей стране. Есть редкие примеры городов (Томск, Иркутск и некоторые малые – Елабуга и Городец), где с трудом пробивается такой подход. А в столице при строительстве культовых деревянных построек, заполонивших площади у выходов метро, проектировщики и церковники бессмысленно берут образцы северных памятников, их курочат, и выдают за современное деревянное. Это же видно в торговых и туристических комплексах, расположенных в городах, как и в жилых постройках, расположенных поблизости.

И в этой связи встает вопрос перед специалистами, пользователями, руководителями российской культуры: где же получают образование архитекторы, работающие в дереве? Кафедры деревянных конструкций в МАРХИ теперь нет, поскольку бетон и железо постепенно заняли прочно свое место в советском строительстве, а потом и реставрационные мастерские по «деревяшкам» также истаяли. Есть ли сегодня специализированные программы, курсы, направления, ориентированные на изучение мирового и отечественного деревянного наследия и его связи с современностью? Ответ – нет. Конечно, сегодня ряд сайтов демонстрируют самые разные по уровню и качеству примеры. Некоторым удастся попасть в мастерские архитекторов, которые не так давно пришли к дереву и сделали прорыв в нашем современном строительстве. Но эти объекты, как известно, не увидишь за высокими заборами. Хотя имена мастеров известны: Николай Белоусов и Тотан Кузембаев, Александр Бродский, Евгений Асс, Юрий Григорян. Можно обратиться и к мировым – Томас Херцог, Эдуард Каллинан, Герман Кауфман, Сами Ринтала, Имре Маковец и другим архитекторам. Работы многих из них можно встретить на выставке «Уилл Прайс. Параллели».

Выставка заставляет думать и ставит много вопросов: могут ли дере-



вянные памятники России, имеющие собственные региональные особенности, служить образцами для использования их характеристик, образов, деталей в современности, т. е. можно ли увидеть конкретную взаимосвязь сегодняшних проектов с историческими? Можно ли говорить о российской самобытности, глядя не только на памятники, но и на сегодняшние постройки, и что из них появится в Списке объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО завтра? Можно ли представить не отдельные объекты совре-

менности сами по себе, а в культурной среде, в определенном контексте? Может ли следующая выставка поставить более сложную задачу, которая позволит обсуждать и продвигать вопросы сохранения и развития культурной среды наших деревянных городов, сел, культурных ландшафтов. И наконец, есть ли и могут ли быть параллели, а пересечения в деревянной архитектуре вчера, сегодня и, быть может, завтра...

Ольга Севан



22 марта в Москве в Центральном Доме архитектора состоялось общее собрание Московского отделения Международной академии архитектуры. Собрание приняло поправки в Устав и подтвердило полномочия президента¹. Президент МААМ академик Ю. П. Платонов в своем докладе поднял актуальные вопросы архитектуры и градостроительства и рассказал об участии академии в их решении, рассказал о развитии МААМ, открытии новых академических центров в России и ближнем зарубежье. Со своими сообщениями выступили руководители академических центров ММАМ, были представлены новые члены академии и профессора. Читатели нашего журнала знакомы с деятельностью Международной академии архитектуры и его президента Георгия Стоилова, ПБ освещал итоги двух последних триеннале в Софии в 2009 и 2006 годах, в которых иркутские архитекторы принимали участие и получали награды за проекты и постройки. На конкурсе архитектурных изданий ИНТЕРАРХ-2009 «Проект Байкал» был удостоен золотой медали МАА. Предлагаем вниманию читателей информацию об истории и деятельности МАА и МААМ.

История создания Международной академии архитектуры в Москве – отделения IAA в Евразии. Основные цели и задачи

В 50-е годы XX столетия известные реформы архитектурно-строительного дела в СССР, неадекватно провозглашенные высоким целям, привели под лозунгом борьбы с «клизлишествами» к ликвидации Академии строительства и архитектуры СССР.

В последующие годы организацией академического ранга, представлявшей профессию искусства архитектуры, оставалось воссозданное усилиями академика М. В. Посохина небольшое по составу отделение архитектуры в Академии художеств СССР (РАХ), которое, естественно, не могло восполнить потери крупнейшего творческого и исследовательского центра – Академии архитектуры с институтами, лабораториями и издательствами.

Единственной организацией, на которой были сосредоточены все аспекты развития и защиты профессии, оставался Союз архитекторов СССР.

В 1987 году мировое архитектурное сообщество, именами выдающихся архитекторов современности, созывает учредительную ассамблею в предоставленном Болгарией Торжественном зале Национального собрания страны. Ассамблея создает Международную академию архитектуры – общественную, неправительственную, некоммерческую организацию со штаб-квартирой в Софии – IAA. ООН (UN) дает свою поддержку и свой патронат от UNESCO и центра ООН по поселениям НАБИТАТ.

В 1988 году по соглашению между IAA и СА СССР, подписанному Г. Стоиловым, президентом IAA, и Ю. П. Платоновым, президентом СА СССР, в Москве при поддержке правительства СССР создан и аккредито-

ван филиал IAA – первое в мире региональное представительство Международной академии архитектуры с целью содействия участию архитекторов всех союзных республик в международных творческих мероприятиях Международной академии IAA, прежде всего во всемирных творческих смотрах архитектуры, архитектурных триеннале².

В том же, 1988 году на сессии IAA в Дельфах, в Греции, академик Ю. Платонов от имени СА СССР и филиала IAA в Москве, опираясь на уникальный опыт деятельности детских архитектурных студий СА СССР, предлагает Манифест программы – архитектура и дети – и призывает дать ей патронат IAA и инициировать ее включение в рабочие планы МСА (UIA). Это была первая крупная успешная международная инициатива, в которой участвовал Московский филиал IAA. Это событие, по существу, явилось началом деятельности созданной позже, спустя 4 года, МААМ.

В 1992 году, на фоне разрушений СССР, инициативная группа архитекторов, с участием членов IAA, профессоров и академиков, работающих в России в других республиках СССР, понимая всю важность сохранения международных профессиональных связей в архитектурном мире, поставила задачу создать на базе действующего филиала – представительства IAA в Москве – отделение Международной академии в регионе Евразия (Ю. П. Платонов, Е. Г. Розанов, Д. П. Торосян, В. Д. Красильников, А. Р. Ахмедов, Д. Н. Гришин и др.).

Документы 1988 года филиала IAA в Москве были признаны российскими правительственными организациями

легитимными (Минюст России), и на их основе при поддержке Академического совета IAA и президента Георгия Стоилова в 1992 году было создано региональное отделение IAA со штаб-квартирой в Москве – IААМ (МААМ), получившего официальную аккредитацию. Первое общее собрание академии состоялось по приглашению президиума РАН в здании РАН на пл. Гагарина. Президентом МААМ был избран академик Е. Г. Розанов.

МААМ во взаимодействии с отделением архитектуры РАХ обеспечивали авторитетный академический уровень деятельности во взаимоотношениях с государственными институтами стран СНГ и международным архитектурным сообществом. Ряд крупнейших архитекторов стран мира были представлены президентом IAA Георгием Стоиловым в состав МААМ (IААМ) в качестве фундаторов и были избраны. В их числе Т. Андо, Р. Бофил, К. Кикутакэ, О. Фрей, П. Ваго, Р. Вентури, Ф. Гери, П.-А. Дюфетель, С. Калатрава, Ч. Корреа, К. Курокава, Н. Фостер, М. Николетти, Ж. Нувель, Ф. Росси, Х. Холляйн, Г. Стоилов и др. От России и стран региона Евразии были избраны наиболее известные архитекторы. Был создан руководящий Академический совет МААМ, в который вошли академик IAA

Е. Розанов, академик IAA Ю. Платонов, В. Красильников, Д. Торосян, А. Ахмедов, А. Иконников, Д. Гришин.

МААМ объединяет в своих рядах академиков, членов-корреспондентов и профессоров, выдающихся архитекторов России, стран Евразийского региона и мира. Во главе академии – президент и Академический совет. В

1. Юрий Павлович Платонов – президент Московского отделения Международной академии архитектуры, академик Международной академии архитектуры (IAA), РААСН, Российской академии художеств, Международной академии творчества, член Американского института архитекторов, Коллегии испанских архитекторов, Французской академии архитектуры, почетный член ряда архитектурных сообществ ряда зарубежных стран, творческий и научный руководитель проектного института ГИПРОНИИ РАН, руководитель «ТПО-5 – Бюро Платонов», член Архитектурного совета Москвы, заслуженный архитектор РФ, лауреат Государственных премий СССР и России, народный архитектор СССР (Вестник МААМ. 2009–2010. № 3).

составе Академического совета: президенты национальных академий и союзов архитекторов, президент Международной академии архитектуры Г. Стоилов, а также руководители представительств, академических центров МААМ, офисов академии в крупных центрах архитектурно-градостроительной активности: в России – Москва, Санкт-Петербург, Сочи, Нижний Новгород, Иркутск; на Украине – Киев, Одесса; в Казахстане – Астана; в Узбекистане – Ташкент; в Армении – Ереван; в Белоруссии – Минск. Благодаря высокому авторитету своих членов, академия обладает



многих стран нашего региона, не имеющих национальных академий, единственной профессиональной академией, имеющей самый высокий, международный статус, на авторитет которой они опираются. МААМ, в своих общественных целях, к которым относится и паритетная адаптация архитектурно-градостроительной практики в России и странах региона вовлечена в мировой архитектурный процесс.

В этом контексте по просьбе президента Казахстана Н. А. Назарбаева Международная академия архитектуры IAA и ее отделение в Москве – IААМ (Евразия), пригласив ведущих архитекторов мира, разработали условия для проведения международного конкурса на создание генерального плана новой столицы Казахстана Астаны и сегодня активно участвуют в реализации этого проекта².

По предложению МААМ совместно с Союзом архитекторов России, Правительством Российской Федерации и губернатором Краснодарского края был создан Архитектурный совет при Координационном совете Правительства РФ для всестороннего рассмотрения проектов градостроительных программ Сочи в связи с подготовкой к Олимпийским играм 2014 года. Активно участвует в этих проектах и Академический центр МААМ «Интеракademicenter» и его проектная организация в Сочи.

Академия получает предложения о развитии, организации крупных проектных задач и программ, ориентируясь на уникальный потенциал, которым обладает академия.

Решениями расширенных пленумов

независимым общественным и профессиональным влиянием.

В том же, 1992 году в результате обращения к руководству России, усилиями инициативного комитета под руководством академика МААМ А. Г. Рочагова, куда входили члены академического совета МААМ, была воссоздана Российская академия архитектуры и строительных наук – РААСН. Также образовались национальные академии архитектуры на Украине (президент академик МААМ И. Шпара) и в Белоруссии (президент академик МААМ В. Аладов). Этот важный процесс продолжается, где-то архитектура



Академического совета МААМ, прошедших в феврале и августе 2008 года, провозглашена необходимость структурировать организационную систему МААМ. Принят и введен в действие документ «Организационная структура МААМ», предусматривающий создание 9 тематических основных профессиональных секций-блоков во главе с руководителями – вице-президентами, заместителями руководителей, учёными секретарями и активом.

Академия развивает:

1. Службу профессионального сервиса: в 2006 году в соответствии с решением Академического совета создан проектный центр МААМ – Мосинтерпроект, творческое руководство которого взял на себя академик, ученый-секретарь МААМ А. Б. Некрасов, а функции генерального директора закрепляются за генеральным директором – управляющим делами академии. Задача Мосинтерпроекта заключается в подборе на условиях прямых рекомендаций или тендеров лучших архитекторов, архитектурных бюро и проектных центров, во главе которых стоят члены МААМ для участия в разработках предварительных концептуальных проектных исследований и проектной градостроительной документации с целью анализа территориального размещения объектов и инвестиционных программ строительства, предварительных согласований на стадии градостроительных обоснований для выбора эффективных решений.

2. Реагируя на обращения организаций, понимая, что процесс проектирования, согласования, строительства и ввода в эксплуатацию объектов строительства для инвесторов катастрофи-

получила собственную академическую аккредитацию, где-то – в составе национальных академий наук и искусств. Эти академические институты архитектуры заняли подобающее место в системе усилий и влияний профессии архитектуры на социально-экономические процессы в этих государствах и всё более востребованы.

Таким образом, МААМ своим международным авторитетом содействует этим процессам и занимает свое особое важное место, ставя задачи усиления влияния на законодательное развитие профессии и экономические программы в странах региона, оставаясь для



чески растянут во времени и сильно бюрократизирован, академия при инженерах секции намечает организовать собственное бюро управления проектами, выполняющее функции консультативного и технического заказчика, используя свой профессиональный ресурс, оказывая нашим партнерам поддержку на всех этапах реализации инвестиционных проектов.

3. В рамках академии под председательством президента МААМ действует независимый архитектурно-экспертный совет, имеющий в своем составе экспертов международного уровня, работающих над рассмотрением и экспертизой крупнейших уникальных проектов, по обращению государственных органов архитектуры, глав регионов, административных образований и инвестиционных компаний. В Москве действует договор между МААМ и Москомархитектурой о сотрудничестве в этих важнейших направлениях.

Эффективная роль таких договоров создала основу для подготовки аналогичных документов в ряде столичных и крупнейших городов, территорий и стран региона.

Развитие новых экономических условий привело к активному участию иностранных строительных и проектных компаний в реализации крупных строительных программ в России и странах постсоветского региона, к реальному взаимодействию национальных архитектурных сил с иностранными архитекторами. В этих условиях проявляется интерес профессионалов из стран Запада и Востока к участию в деятельности МААМ – обращение о возможном избрании в члены академии, о возможности сопровождения их деятельности на территории

2. К сегодняшним дням начала XXI столетия образованы региональные отделения IAA: в центральной Европе (штаб квартира в Париже, президент академик П.-А. Дюфетель); на Ближнем Востоке (Турция, штаб квартира в Стамбуле, президент академик А. В. Альп); в Японии и Океании (штаб квартира в Токио, президент академик К. Кикутаки); имеет представительства на американском континенте и в ряде крупных городов Европы и мира.

3. В августе 2008 года члены Академического совета акад. Ю. Платонов, акад. А. Кудрявцев, акад. А. Черников участвовали в работе международного жюри конкурса на развитие Генплана Астаны. В марте 2010 года акад. Ю. Платонов, который по приглашению президента Н. Назарбаева вошел в Президентский Совет по архитектуре и градостроительству, совместно с экспертами МААМ акад. С. Захаровым и член-корреспондентом А. Карповым работал в международном жюри конкурса на особо важные проекты Астаны.

наших стран, содействие проектной практике, издательской, рекламной и выставочной деятельности. Интерес проявляют к взаимодействию с МААМ также архитекторы, вышедшие из СССР и работающие в странах мира, ряд из них избраны в состав МААМ.

Анализируя уже имеющийся опыт и результаты деятельности действующих сегодня территориальных представительств академических центров-офисов МААМ, Академический совет отмечает безусловную целесообразность дальнейшего развития этой организационной системы, возникшей по предложению и в результате инициативы реально действующих членов нашей международной организации на территориях региона, и активно поддерживает обращения членов академии о создании новых представительств МААМ.

Академический совет обратился к ряду академиков МААМ с просьбой взять на себя предварительную организационную работу по созданию аналогичных организаций МААМ, привлечь к работе всех действующих профессоров, членов-корреспондентов и академиков МААМ в городах и странах для консолидации профессиональных усилий в целях постоянной связи с Академическим советом и исполнительным бюро – оперативным органом управления МААМ – в интересах поддержки и продвижения талантливых людей и современных тенденций развития великой профессии

Архитектуры. В этих условиях используется вся «обойма» возможностей: инициирование конкурсных соревнований, проведение международных экспертиз, представление ярких интересных и особо ответственных проектов на рассмотрение

Академического архитектурного совета МААМ, их поддержка перед принимающими решения частными и государственными организациями, представление лучших кандидатов для избрания в профессора, члены-корреспонденты и академики МААМ и т.д.

Успешно действуют уже многие годы Южный академический центр МААМ и Международный академический архитектурный центр в Сочи (Россия), объединяющий функции представительства – офиса МААМ и проектного центра (руководитель академик Л. Звуков, ген. директор В. Полежаев), представительства в Казахстане – Казахский академический центр (Алма-Ата и Астана, руководитель академик А. Капанов) и представительство в Киеве – Украинский академический центр (руководители академик О. Бабушкин и академик Н. Демин).

Учрежден и формируется Академический центр МААМ в Ереване (Армения, организатор академик

Д. Торосян, руководитель академик А. Григорян). Завершено создание Белорусского академического центра в Минске (организатор-руководитель академик В. Аладов).

В результате совместной работы членов Академического совета МААМ с ведущими архитекторами Санкт-Петербурга, членами нашей академии, торжественным открытием завершилось создание Санкт-Петербургского академического центра МААМ, во второй российской столице в 2008 году (руководитель организации академик Т. Садовский, заместитель – академик М. Мамошин).

Таким образом, «география» МААМ постепенно складывается.

Следует сказать и о том, что помимо создания представительств – академических центров МААМ, предусмотренных принятой организационной структурой подразделений МААМ, внедряются и другие, подсказанные реальной заинтересованностью профессиональные формы информационного взаимодействия – информационные бюро МААМ. Инициатива создания таких инфобюро пришла от архитектурных организаций, работающих на территориях других региональных отделений ИАА.

Год назад Академическим советом была поддержана инициатива и учреждено информационное бюро в Германии на базе проектной мастерской профессора МААМ Марии Сонне-Фредериксен, в Нью-Йорке аналогичное бюро МААМ уже действует де-факто несколько последних лет, и его организационное становление задумано академиком Ф. Новиковым и профессором В. Белоголовским.

Белорусский академический центр в Минске (академик В. Аладов) вскоре представит исполнительному бюро МААМ результаты переговоров по представлению о создании информационного бюро МААМ при архитектурных сообществах стран Балтии и Польши по их инициативе.

Вице-президентом А. Черниковым проведены переговоры об открытии информационных бюро МААМ с союзами архитекторов Сербии и Чехии.

Решениями расширенных пленумов Академического совета МААМ, прошедших в феврале и августе 2008 года, провозглашена необходимость структурировать организационную систему МААМ. Принят и введен в действие документ «Организационная структура МААМ», предусматривающий создание 9 тематических основных профессиональных секций-блоков во главе с руководителями – вице-президентами, учеными секретарями и главами академии.

Академия осуществляет сегодня информационно-издательскую деятельность. Высокий авторитет имеет

издаваемый ежегодник – сборник работ членов академии, где представлены и творческие портреты авторов, и лучшие работы, сделанные в странах нашего региона и странах Запада и Востока.

Сегодня академия имеет свои позиции в известном российском журнале «Архитектурный вестник», приступила совместно с ним к изданию с августа 2008 года постоянной информационной газеты «Вестник МААМ», издания, на страницах которого есть возможность широко и полноценно представлять деятельность своих членов и организаций – партнеров МААМ, осуществляющих крупные проекты развития городов и поселений и активно развивающих промышленность и предпринимательство в России и странах этого крупнейшего региона мира.

Новые имена, календарь событий, освещение мероприятий, проведение архитектурных конкурсов – все это будет представлено в нашем издании. Мы постараемся услышать самые разные предложения и мнения, поднять острые вопросы, «трудные темы».

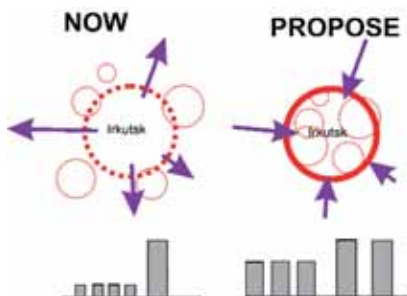
Мы полагаем, что одной из главных его задач станет профессиональная корреспондентская информационная перекличка – постоянно действующий круглый стол МААМ.

Весь опыт и квалификация членов МААМ – ИААМ должны быть спроецированы на социальные программы, провозглашенные Россией и в полной мере актуальные для многих стран: обустроенные пространства экологической части, зеленой архитектуры, пространства для всех, доступное жилье, здоровье, спорт, образование, наука и т. д. У общества появляются для этого возможности, и архитекторы – в силу профессиональной востребованности и своей ответственности – активные участники решения этих вопросов.

Основной задачей и смыслом деятельности МААМ – ИААМ является всемерное содействие национальным институтам архитектуры на Евразийском пространстве, в России это САР и РААСН, и аналогичным по задачам, вне зависимости от форм деятельности, организациями и объединениям архитекторов, их программам защиты профессии, законодательного ее обеспечения. Используя высокое право законодательных инициатив через парламенты и организации юстиции, мы от имени ИААМ можем выступать в поддержку национальных организаций архитектуры и влиять на архитектурно-градостроительные процессы от имени мирового архитектурного сообщества, опираясь на его опыт.

**Исполнительное бюро
Академического совета МААМ, 2010 г.**

послезавтра / after tomorrow



Text
Konstantin Lidin

The paradigm of the entitative multiple future was formed not long ago – in the middle of the XXth century. The today's image of time is like a way taken by the progress. The linear parts of this way are subject to precise planning and foreseeing, but sometimes there are places of bifurcating, called bifurcation points. In such cases a human being should decide which of the next linear parts to choose. There are several scenarios at every "crossroad moment" leading to different variants of the future. Each of the variants may be figured on with the use of common sense, logics and authoritative experts' opinions. With the determined bifurcation point and some necessary efforts, one may turn the course of events towards the best scenario.

Over a period of only several decades a number of methods have been worked out to determine the variants of the future. To raise their reliability and credibility they were integrated into complexes with the common

name "Foresight". For the first time this way of prediction was applied by RAND Corporation in the early fifties.

In the early nineties Foresight began to be actively used by the governments of the USA, Great Britain, Germany, Japan and Australia. At the present time this technique is involved in more than 40 countries – not only in Western Europe, the USA and Japan, but also in Latin America, China, South Korea, all the new EU member states and international organizations. In Europe Foresight is now practiced at the national level. In Great Britain, Germany, Hungary, France and Spain Foresight is promoted by the government; in Sweden, Italy and Portugal it is initiated by business circles. This method is the most widespread in Great Britain, which experience is now used by many countries.

Among technological breakthroughs worked out according Foresight method there are quite obvious and

Эдем для морлоков / Eden for Morlocks Послезавтра городов / the cities' day after tomorrow

текст
Константин Лидин

1. A Trans-National Analysis of Results and Implications of Industrially-oriented Technology Foresight Studies (France, Spain, Italy & Portugal) // A joint JRC/IPTSESTO Study. EC Joint Research Centre. February, 2002. P. 6.

в Пьеро дела Франческа. Идеальный город (Палаццо Дукале), 1504 год. В образе идеального города воплотилось представление Ренессанса о времени – город неподвижен, симметричен и безлюден. Время в нем остановилось, как в философии эллатов

Начиная разговор о прогнозах, разберемся сперва со словом «прогноз». Его греческое происхождение очевидно, как и самое поверхностное значение – «предзнание», «предвидение». Однако корень «гнозис» (γνώσις) в эллинистической и византийской философии точнее было бы переводить не как позитивное знание, а как интуитивное ощущение. Прогноз, с точки зрения греков, не мог относиться к физической реальности. Прогнозировать можно было только прекрасные образы, поэтические или художественные откровения, волю богов. Для предвидения практического, бытового у греков было совсем другое слово – «доза» (δόξα), которое позже пришло в русский язык в смысле «мера». Это же слово обозначало точку зрения, представление, мнение – то, что не имеет объективного смысла, а только кажется, мнится.

В среднегреческом (византийском) языке для слова «прогноз» имелся еще один неожиданный эквивалент в виде слова «проблема» (πρό-βλημα). Первые его значения таковы: выступ, мыс, защита, преграда, дело, начинание. Лишь четвертое значение соответствует современному русскому «задача, трудность» и придает прогнозу вполне бытовое звучание трудностей, которые следует предусмотреть и спланировать. Так греки, плававшие вдоль извилистых берегов внутренних морей, понимали прогноз – как опасные мысы и

окманные бухты, которые надо угадывать заранее.

Подобные приключения понятия прогноза имеют вполне понятную причину. С точки зрения древнегреческой культуры, никакого будущего не существует. Не имея календаря, прародители западной цивилизации начинали летоисчисление заново с каждым заметным событием общественной жизни, например от прихода к власти особенно свирепого тирана. Восприятие времени как иллюзии наиболее полно воплотилось в знаменитом учении элейской школы, отрицавшей всякое изменение. Времени на самом деле нет, все события уже произошли, и только наше сознание скользит вдоль неподвижного ряда состояний... «Движенья нет, сказал мудрец брадатый».

Эллинистическая философия передала эстафету христианскому Средневековью, которое построило концепцию движущегося, но замкнутого времени. Сценарий всех событий истории человечества записан в Библии и не подлежит обжалованию и пересмотру. Все началось с акта творения и закончится вторым пришествием Мессии. Историческое время длится только между этими точками. В учениях христианских мистиков понятие прогноза превратилось в разновидность пророчества. Лишь в особых состояниях религиозного экстаза философ мог иногда соприкоснуться с Божьим замыслом и увидеть будущее в метафориче-



expected ones, even at the level of naïve common sense: alternative energy sources, new transport systems, next generations of information holding and processing methods, new materials (plastics, ceramics, alloys etc.). There are also rather fantastic ones: technologies for generation of virtual realities, devices for direct connection of nervous system to a computer, new medicine extending human life as long as 130-150 years, new methods of controlling collective consciousness of big groups of people...

The majority of Foresights are focused on determination of new trends of technological development. The most recent paradoxical experience, however, reveals that even the most revolutionary technological discoveries have little effect on the image of cities. To what extent has the image of a modern city changed as a result of the global spread of the Internet? The world web has changed the style of life of milliards of people

ской, символической форме. Вернувшись из своего духовидческого восхищения, пророк писал Апокалипсис или катрены, оставляя потомкам богатую пищу для толкований.

Восточные представления о времени также не подразумевают развитого искусства прогнозирования, потому что рассматривают время как циклический процесс. Китайские и индийские традиционные системы утверждают образ «колеса времени», в котором все уже было и будет повторяться бесконечное число раз. Дурная бесконечность сансары несет в себе одни лишь страдания, и единственный выход из нее – нирвана, в которой времени нет.

Концепция линейного времени возникла по историческим меркам совсем недавно, в конце Ренессанса. Идея последовательного развития, прогресса поначалу маскировалась под привычными лозунгами возврата к античному прошлому. Однако уже к началу эпохи Просвещения сложился и окреп образ будущего, которого еще не было и которое следует придумать и построить. Рабле, Кампанелла, Бэкон создавали свои проекты идеального города уже не как платоновскую идею, а как практическое руководство к действию.

Уже совсем недавно, в середине XX века, сложилась парадигма объективно существующего множественного будущего. Современный образ времени похож на дорогу, по которой движется прогресс. Линейные участки этой дороги поддаются однозначному планированию и прогнозированию, но время от времени встречаются и такие места, где путь раздваивается, – бифуркационные точки. В такие моменты у человека появляется выбор, на который из следующих линейных участков свернуть. Из каждого «момента-перекрестка» ведет несколько путей (сценариев), которые приводят к разным вариантам будущего. Каждый из таких вариантов можно вычислить, опираясь на здравый смысл, логику и суждения авторитетных экспертов.

Разумеется, столь недавнее рождение современной концепции времени сказывается на характере прогнозов. Большинство из них продолжают нести «родимые пятна» античной неподвижности или пророческого

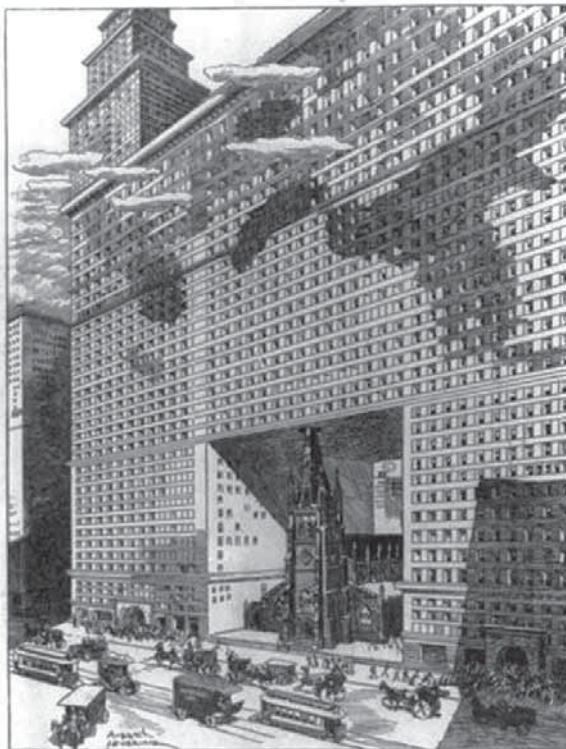
and brought up a new generation of “cyber citizens”, but cities are not too quick to alter.

The city image is mostly influenced not by technical novelties, but rather by changes in the social culture and the system of common values. It is the social and political sphere where Foresight is not forceful yet. We know too little about the regularities directing the development and the collective mind of the society. That is why the images of “the cities of the future” in futurists’ works still appear intuitively, unconsciously and poetically, like in the times of medieval mystics. The cities of the future still appear in two principal variants: as an embodiment of Eden and as realization of the infernal fantasies of Apocalypse.

An image of Edenic garden city appeared at the turn of the last century and acquired certain forms in European and Soviet town-planning programs. A book by British utopist Ebenezer Howard “Garden Cities of

пафоса. Многие прогнозы фактически просто продолжают в будущее уже существующие тенденции, а интуиция экспертов зачастую выглядит как мистическое прозрение. И тем не менее сегодняшнее прогнозирование уже приобретает отчетливые технологические черты. Крепнет убеждение, что будущее нельзя создать одним волевым усилием, необходимо опираться на объективные законы, по которым это будущее возникает. Вычислив бифуркационную точку и приложив достаточное усилие, можно повернуть ход событий в направлении оптимального сценария.

На протяжении всего нескольких десятилетий были



THE FUTURE OF TRINITY CHURCH.

Карикатура начала XX века на массовую застройку Манхэттена, Нью-Йорк. Знаменитая церковь Св. Троицы на Уолл-стрит, вросшая в громоздкое тело небоскреба, – такое будущее культурного наследия увидел карикатурист. Тенденция, впрочем, не зашла так далеко

Корпорация RAND (сокращение от Research and Development – научно-исследовательские разработки) стала первой в мире «фабрикой мысли» (по-английски – think-tank)

<http://www.rand.org>

Этот центр был основан в калифорнийском городке Санта-Моника в 1948 году под эгидой военно-воздушных сил США. В течение первых десятилетий RAND занимался в основном решением технических задач – конструированием самолетов, ракетной техники и спутников. В начале 60-х специалисты RAND активно занимались вычислительной техникой и программированием. Но уже с начала 50-х RAND начал работать по заказам других американских правительственных организаций, проводя исследования по проблемам национальной безопасности. Сначала исключительно по военно-техническим, а затем и по стратегическим аспектам. При этом RAND оставался некоммерческой организацией, весь его бюджет уходил и уходит на текущие проекты. С течением времени в исследовательском центре появились специалисты по социальным наукам – политологии, экономике, социологии, психологии и т. д., и RAND стал выполнять заказы правительства США по все большему кругу проблем.

Сегодня RAND публикует отчеты по самой широкой тематике – от проблем здравоохранения и борьбы с наркотиками до исследований рынка труда, региональной интеграции, экологии, международных отношений и вопросов безопасности как США, так и других стран.

Так, среди его заказчиков присутствуют автомобильный гигант Ford Motor и фармацевтическая компания Pfizer, Гарвардский и Стэнфордский университеты, ООН, Еврокомиссия и Всемирный банк, фонды Сороса и Рокфеллера, Министерство здравоохранения Китая и многие другие.

<http://psyfactor.org/lib/rand.htm>

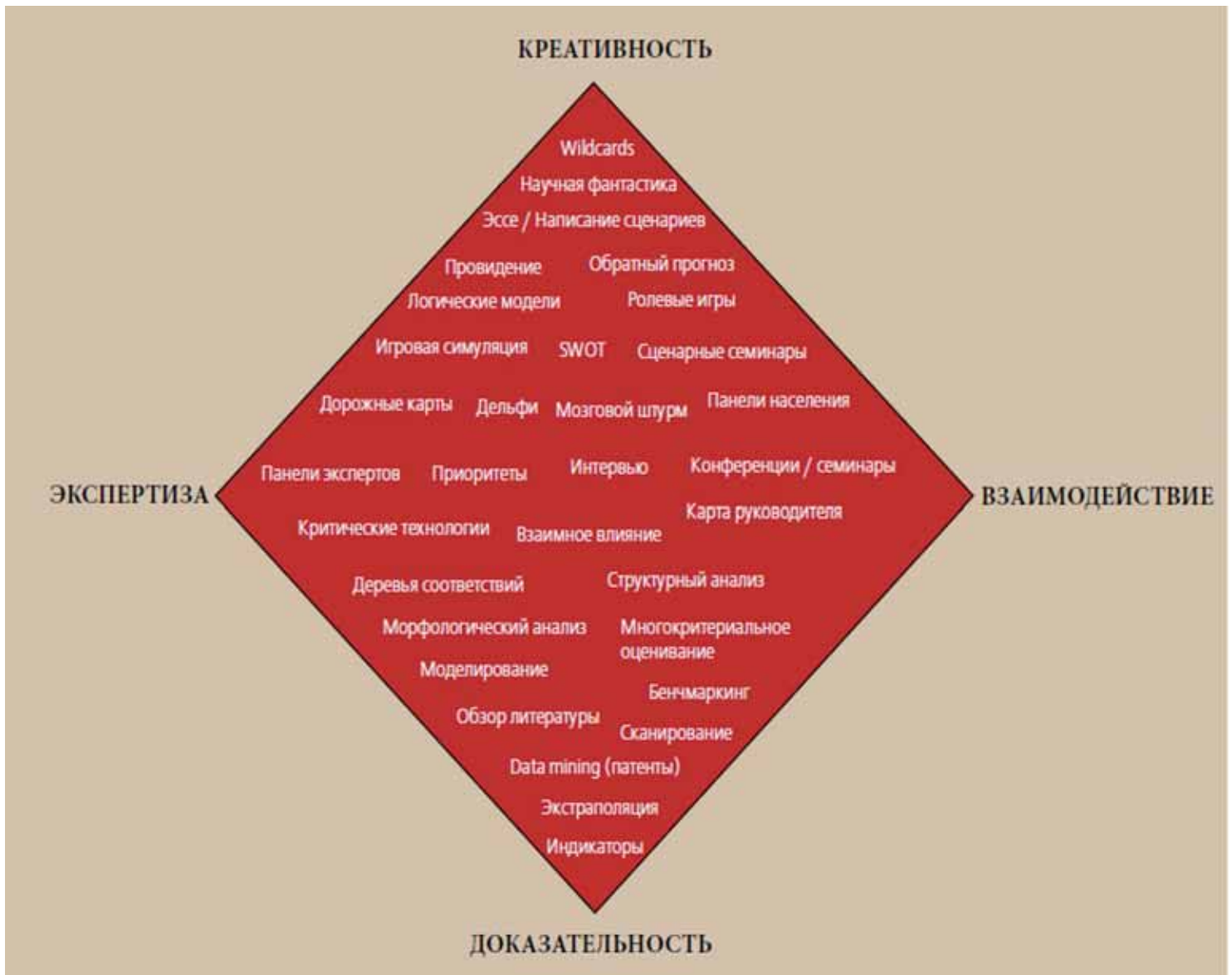
в «Форсайт-алмаз» – иллюстрация положения о том, что форсайт является комбинацией множества разнообразных подходов к прогнозированию будущего. Далеко не все из них опираются на логику и позитивное знание. В методиках форсайта есть место и для художественной интуиции. Схема из книги: Popper R. Methodology: Common Foresight Practices & Tools, in Georghiou, L. et al., International Handbook on Foresight and Science Policy: Theory and Practice. Edward Elgar, 2007.

Tomorrow” was published in 1892 and republished for mass circulation in 1902. Unlike his predecessors, Howard did not propose only an utopian idea, but provided it with a stable basis of economic calculations. In 1901 the Garden Cities Association appeared, and in 1905 the population of the first garden city Letchworth already numbered 1400. The majority of the inhabitants did not share Howard’s ideas. They were attracted by favourable land rent and a healthy life in the settlement. By 1907 the population of Letchworth had more than doubled, and before the World War I the settlement had been prosperous. Today, basing on new technological ideas, “green” architecture still propose new variants of a garden city, a city of Eden. Like in Howard’s works, the image of tomorrow’s city of paradise comes out of ideology of “rational egoism”. Having just assumed that most people think consecutively and logically, and their aspirations are oriented to a long and healthy life in

moderately comfortable conditions, one can easily invent this or that variant of a garden city drowned in a sea of green.

Gloomy predictions are based on perception of people as malicious and envious creatures, stupid in their greediness and crazy in their rapacity. Their aspiration for senseless destruction may be stopped only by strict external power, a dictatorship. Pessimistic urban anti-utopia first took shape in literature, too. Herbert Wells, a young fantasy writer, made his debut in 1895 with his first big work “The Time Machine”. The world of Morlocks and Eloys was the first in a long sequence of gloomy predictions of city development.

One of the latest anti-utopia examples relating to Wells’ tradition is “Slave City – cradle to cradle” created by Atelier van Lieshout directed by Joep van Lieshout, a Dutch architect. The term “cradle to cradle” was proposed as early as in 1970 within the frameworks of “green



architecture". It means a system of closed circulation inside an urban pseudo-ecocenosis, when garbage and wastes serve for production of food and other commodities (principle of garbage=food). Van Lieshout made precise calculations for a city where food and energy for citizens are produced out of the citizens. The inhabitants of Slave City are its main energy resource. A high profitability of the project makes it terrifyingly feasible, especially against the background of contemporary Russian oligarchic capitalism.

However, the history of predictions convinces us that in practice utopias and anti-utopias tend to be simultaneously realized. For example, the Garden City utopia was embodied in Stalin's housing policy so that it looked like Slave City rather than Eden. So modern ideas of "green" architecture may easily give birth to another "ecofascism": provided that the values of net zero-ener-

gy balance become more significant than the values of the human person.

In architecture and construction prognoses combine all the meanings of this word. Mystical enlightenment leads an architect through artistic and intuitive ways of searching for an image of future cities. A common sense doses his fantasy and let him know when to stop. To foresee tomorrow problems and to plan solutions to them is the principal goal of an honest urban planner. However, today, at this present time sweepingly turning into the future, it is crucially important to keep the priorities. None of the ideas - neither technological progress, nor global enrichment or even green paradise of ecological utopia - can surpass the value of a human life and a human person. Otherwise the city of the future will be inhabited by genetically modified, ideologically processed Morlocks connected to the global computer.

2. Howard E. Garden cities of to-morrow, London, 1902.

3. Говоренкова Т. М., Жуков А. И., Савин Д. А., Чувев А. В. Жилищный вопрос и логика его решения. Эпизод XII – города-сады (<http://patrio.livejournal.com/196142.html>).

разработаны многочисленные методики расчета вариантов будущего. Для повышения надежности и объективности они объединялись в комплексы, которые получили общее название «форсайт» (foresight (англ.) – взгляд вперед). Впервые такой способ прогнозирования применила корпорация RAND еще в начале пятидесятых годов.

В начале 90-х гг. форсайт начали активно использовать правительства США, Великобритании, Германии, Японии и Австралии. В настоящее время эта методика взята на вооружение более чем в 40 странах – не только в Западной Европе, США и Японии, но и в ряде стран Латинской Америки, в Китае, Южной Корею, всеми новыми членами ЕС, а также международными организациями. В Европе форсайт начал практиковаться на национальном уровне. В Великобритании, Германии, Венгрии, Франции, Испании форсайт пропагандирует правительство, в Швеции, Италии и Португалии его инициатором явились деловые круги¹. Наиболее широкое распространение этот метод получил в Великобритании, опыт которой в настоящее время используют многие страны.

Среди технологических прорывов, вычисленных по методу форсайта, есть вполне очевидные и ожидаемые, даже на уровне наивного здравого смысла: альтернативные источники энергии, новые транспортные системы, следующие поколения методов хранения и переработки информации, новые материалы – пластмассы, керамики, сплавы и так далее. Есть и такие, которые выглядят вполне фантастично: технологии создания виртуальных реальностей, устройства для прямого подключения нервной системы человека к компьютеру, новая медицина, продлевающая жизнь человека до 130–150 лет, новые методы управления массовым сознанием больших групп людей...

Большинство форсайтов направлено на вычисление новых направлений в развитии технологий. Парадоксальный опыт новейшего времени показывает, однако, что даже самые революционные технологические открытия мало сказываются на облике городов. Насколько изменился образ современного города в

результате распространения Интернета? Мировая паутина изменила образ жизни миллиардов людей и воспитала новое поколение «виртуальных граждан», но города не спешат меняться.

На облик города гораздо сильнее влияют не технические новинки, а изменения в социальной структуре, в системе общепринятых ценностей. А как раз в социально-психологической области форсайт пока что почти бессилён. Слишком мало мы знаем о закономерностях, управляющих развитием общества и его коллективной души. Поэтому образы «городов будущего»



< Рекламная листовка Общества городов-садов. Жить и работать в сплошном дыму или в солнечном саду? Основной пафос последователей Эбинизера Говарда носил гигиенический характер и обещал долгую, здоровую жизнь



< Карикатура из журнала «Панч» за 1858 год. Промышленная революция привела к чудовищному загрязнению Темзы в границах Лондона. На карикатуре «отец Темза» насылет на город (мать Лондон) холеру, дифтерию, туберкулезные язвы и мертвецов, отравленных водой из реки

4. Уэллс Г. Машина времени / пер. Э. Пименовой ; худож. Г. Фитингоф // Вокруг света (Ленинград). 1928.

5. <http://www.ateliervanlieshout.com>

6. William McDonough and Michael Braungart. Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things. Последнее переиздание: North Point Press, 2002.

7. Из интервью Ван Лисхаута на Третьей Московской биеннале современного искусства, 2009 // Артхроника. 2009. 11. (<http://www.artchronika.ru/item.asp?id=1744>)

8. Меерович М. Г. Рождение и смерть города-сада. Иркутск : Изд-во ИрГТУ, 2008.

в работах футурологов все еще возникают интуитивно, бессознательно-поэтическим путем, как во времена средневековых мистиков. По-прежнему города будущего рождаются в двух основных вариантах – как отражения рая и как реализация адских фантазий Апокалипсиса.

Райский образ города-сада возникает в архитектуре на рубеже позапрошлого и прошлого столетий и принимает конкретные формы в европейских и советских градостроительных программах. В 1892 году вышла, а



> Иллюстрация Г. Фитингофа к первому изданию «Машины времени» на русском языке. Горбатые, обезьяноподобные людоеды – морлоки – живут среди огромных могучих машин. Антиутопия Уэллса оказалась настолько убедительной, что ее образы актуальны и сегодня, через полтора столетия после написания книги

в 1902 году была переиздана массовым тиражом книга английского утописта Эбенезера Говарда «Garden cities of to-morrow» («Города-сады будущего»)². В отличие от своих предшественников, Говард не просто предложил утопическую идею, но подвел под нее прочную базу из экономических расчетов. В 1901 году образовалось «Общество городов-садов», а уже в 1905 году население первого горда-сада Лечвортс (Letchworth) насчитывало 1 400 человек. Большинство жителей поселка не разделяли идеи Говарда. Их привлекли выгодные условия аренды земли и здоровый образ жизни в поселке. К 1907 году население Лечвортса более чем удвоилось, и вплоть до начала Первой мировой войны поселок продолжал процветать³. Город-сад Лечвортс послужил примером для создания множества сходных поселений вблизи крупных городов Англии. Движение городов-садов существует и в наше время, им накоплен значительный опыт организации подобных «дезурбанизированных» поселений. И сегодня, опираясь на новые технологические идеи, «зеленая» архитектура продолжает предлагать новые варианты города-сада, города-Эдема. Как и в трудах Говарда, образ завтрашнего райского города вырастает из идеологии «разумного эгоизма». Достаточно предположить, что люди в большинстве своем мыслят последовательно и логично, а их стремления направлены на долгую, здоровую жизнь в умеренном комфорте, – и вот, появляется тот или иной вариант утопающего в зелени города-сада.

Мрачные прогнозы основаны на представлении о людях как о злых и завистливых существах, жадных до глупости и ненасытных до безумия. Стремление людей к бессмысленному разрушению можно остановить только жесткой внешней властью, той или иной формой диктатуры. Пессимистическая городская антиутопия также поначалу нашла свое воплощение в форме художественной, литературной. В 1895 году Герберт Уэллс, молодой писатель-фантаст, дебютировал с первой крупной вещью «Машина времени», на русский язык роман был переведен только в 1928

> Карикатура Энди Сингера (Endy Singer). Образ жизни современного горожанина навязывает ему огромное количество вещей – от телефона, который выглядит умнее своего владельца, до автомобиля и высокотехнологичного жилья. Персонаж художника летит в светлое будущее на велосипеде, попутно избавляясь от множества бессмысленных предметов



году⁴. Мир морлоков и эллов оказался первым в длинной череде мрачных прогнозов развития городов.

Один из последних примеров антиутопии уэллсовской традиции – проект «Город рабов» мастерской голландского архитектора Юпа Ван Лисхаута (atelier van Lieshout: Slave city – cradle to cradle)⁵. Термин cradle to cradle (выражение «из чаши в чашу» означает «чтобы не пропало ни капли») был предложен еще в 1970 году в рамках идеологии «зеленой архитектуры» и обозначает он систему замкнутого круговорота внутри городского псевдоэкоценоза, когда мусор и отходы служат для производства пищи и других продуктов потребления горожан (принцип мусор = еда)⁶. В проекте Ван Лисхаута тщательно продуман и просчитан город, в котором еда и энергия для жителей производится из самих жителей. Обитатели «Города рабов» – его важнейший энергетический ресурс. Их жизнь строится строго по расписанию: ежедневно семь часов они работают в справочно-информационных блоках, еще семь – трудятся на полях или в сфере обслуживания, на сон отводится столько же, и оставшиеся три – на досуг. Но при таком распорядке рабы способны сохранять работоспособность лишь в течение трех лет, после чего делаются экономически нерентабельными членами общества, и их тела становятся источником органов, белковой пищи и топлива – биогаза, получаемого на специальных энергетических установках. Городом управляют 12 менеджеров – хозяев жизни и смерти каждого горожанина. Проект экономически весьма рентабелен, как и проекты «городов-садов». Чтобы проект состоялся, нужно вложить стартовый капитал около €1,5 млрд, и экономика города построена таким образом, что стартовые инвестиции будут ежегодно окупать себя втрое, то есть ожидаемая прибыль составляет €7 млрд в год⁷. Вот именно высокая рентабельность проекта и придает ему жутковатую правдоподобность, особенно на фоне сегодняшнего российского олигархического капитализма.

Впрочем, история прогнозов убеждает нас, что на практике утопии и антиутопии имеют обыкновение реализовываться одновременно. Так, например, утопия

города-сада воплотилась в сталинской жилищной политике таким образом, который больше похож на Город рабов, чем на Эдем⁸. Так и современные идеи «зеленой» архитектуры могут легко и незаметно породить очередной «экофашизм»: если ценности нулевого энергетического баланса окажутся превыше ценностей человеческой личности.

Прогнозы в архитектурно-строительной области собирают в себе все значения этого слова. Мистическое прозрение ведет архитектора по путям художественного, интуитивного поиска образа будущих городов. Здравый смысл дозирует фантазию и помогает соблюдать меру. Предвидение проблем завтрашнего дня и планирование способов их решения – основная задача честного градостроителя. Однако именно сегодня, в настоящем, которое небывало быстрыми темпами превращается в будущее, особенно важно удерживать приоритеты. Никакая идея не может стоять выше ценности человеческой жизни и человеческой личности – ни технологический прогресс, ни всеобщее обогащение, ни даже зеленый рай экологической утопии. Иначе жить в городе будущего придется генетически модифицированным, идеологически обработанным и подключенным к глобальному компьютеру морлокам.



⁴ Обитатель Города рабов (фрагмент инсталляции мастерской Ван Лисхаута на Третьей Московской биеннале). С точки зрения торжествующего консюмеризма человек – только средство получения доходов для «красивой жизни» избранного меньшинства

Аэростатическая архитектура

Теория безопорных аэростатических покрытий

текст
Виктор Логвинов

Введение

*Мечта никогда не бывает старой.
Мечта всегда молода, нова, загадочна
неведома и таинственно туманна до
того момента, когда она превратится в
реальность, уступив место новой мечте.*

1. Авторское свидетельство
СССР № 826771, 1977 г.

Мечта подняться в воздух, освободившись от оков тяготения, будоражила воображение людей всю историю человечества, отражаясь во множестве мифов, легенд и проектов.

Мифический изобретатель и архитектор Дедал первым сделал крылья для себя и своего безрассудного сына Икара. Реальный ученый, художник и архитектор Леонардо да Винчи воплотил мечту в целой серии проектов летательных аппаратов.

Кто в реальности первым поднял в небо летательный аппарат? Может, это был безымянный китайский ученый еще в XVI веке, а может, рязанский подьячий Крикутной в 1731 году? Неизвестно. Но известна дата официального рождения воздухоплавания. 5 июня 1783 года братьями Этьеном и Жозефом Монгольфьер был поднят в воздух аэростат, открывший эру воздухоплавания – сто пятидесятилетнюю гонку идей, изобретений, экспериментов, испытаний, проектов, триумфов и катастроф.

Сейчас трудно себе представить тот энтузиазм и вдохновение, которые все это время сопровождали воздухоплавание. В каждом уважающем себя городе учреждался Клуб воздухоплателей; в воздух поднимались сотни экспериментальных летательных аппаратов самых причудливых форм, собирая огромные толпы зевак.

Все передовые достижения науки и техники в первую очередь применялись в воздухоплавании, которое по уровню общественного и государственного внимания можно было сравнить только с космонавтикой второй половины XX века. Дирижабли казались триумфом человеческой мысли и символом прогресса техники.

Лучшие ученые и инженеры полтора века бились

над главными проблемами дирижаблестроения – управляемостью и надежностью.

Через 154 года после рождения, 6 мая 1937 года, эпоха воздухоплавания внезапно закончилась и общество отвернулось от воздухоплавания. Считается, что причиной этого является гибель гигантского дирижабля LZ-129 «Гиндербург», однако конец был предreshен задолго до трагедии.

Первые, кто отвернулся от воздухоплавания, были военные. Гигантские размеры дирижаблей породили их тихходность и плохую управляемость, делаая их не только игрушкой стихии, но и прекрасной мишенью для самолетов и наземных орудий.

Несмотря на гибель более сотни дирижаблей в Первой мировой войне (был уничтожен практически весь воздухоплавательный флот), развитие дирижаблестроения пошло по пути еще большего увеличения размеров аппаратов. Колоссальные, величественно плывущие в небе сигары производили на публику огромное впечатление, но окончательно похоронили надежды на их военное использование.

Трагедия в Нью-Йорке, унесшая жизни 35 людей (из 97 находившихся на борту «Гиндербурга»), вызвала в обществе шок, но не количеством человеческих жертв, а публичностью и грандиозной масштабностью.

Восхищенное ожидание общества на широко разрекламированное гражданское воздухоплавание было глубоко обмануто, и общество и, что важнее, государства и финансисты сделали выбор в пользу «техники двойного назначения» – авиации.

Идеи дирижаблестроения нашли продолжение (в неизмеримо меньших объемах) в стратостатах, аэростатах заграждения во Второй мировой войне и в рекламном бизнесе.

Однако подобно тому, как парусное судоходство нашло свое продолжение в яхтенном спорте, так и идеи воздухоплавания остались жить в красивейшем виде спорта – соревнованиях «воздушных шаров» тепловых аэростатов.

Всю историю цивилизации в другой, сугубо земной области знаний тоже жила мечта о преодолении силы тяжести, но не для путешествий по воздуху в дальние страны, а для того чтобы закрывать людей от дождя, ветра и холода, создавая искусственную среду, называемую архитектурой.

Борясь с собственным весом каменных конструкций, гениальные архитекторы эпохи Возрождения мечтали покорить рекорд бетонного купола Пантеона (диаметр 43,5 м), построенного еще в 128 году новой эры в Риме.

Пролеты более 100 метров покорились инженерам только в конце XIX века с появлением легких металлических конструкций. Хотя проекты воздухонапорных куполов с пролетами более 300 метров публиковались с конца 30-х годов, 200-метровый пролет был покорен только в 1975 году.

Несмотря на острую необходимость в покрытии больших арен стадионов для летних Олимпийских игр, еще ни одна олимпийская арена полностью не перекрыта.

Не имея возможности преодолеть силу тяжести физически, архитекторы преодолевают ее в образах зданий в форме взлетающей тарелки, птицы или

Рис.1



некоей невесомой кинетической скульптуры.

Почему архитекторы до сих пор не обратились к опыту воздухоплавания, а воздухоплататели не обратили внимания на мечты архитекторов? Вероятно, это парадокс XX века – века «узкой специализации».

История

Идея использования аэростатов в качестве «большепролетного» покрытия в прямом и переносном смысле витает в воздухе с 70-х годов прошлого века. Главный «родовой» недостаток аэростатов и дирижаблей – их гигантские размеры при использовании этих аппаратов для покрытия больших пространств чудесным образом становится их главным достоинством, т. к. чем больше и легче такое покрытие, тем лучше.

При этом аэростат, используемый как покрытие, не должен, дожидаясь погоды, причаливать и отчаливать с риском для жизни экипажа. Такой аэростат никуда не должен лететь и, следовательно, скорость полета и его управляемость не имеют никакого значения.

Гигантский для строительных покрытий размер в 240 метров (длина Большой спортивной арены в Лужниках) был преодолен в дирижаблестроении еще в 1936 году печально знаменитым дирижаблем «LZ-129».

И это далеко не предел размера для аэростатов, ведь «LZ-129» должен был еще и летать со скоростью 135 км/ч и нести 84 тонны полезной нагрузки, включая 60 тонн горючего и 50 пассажиров.

Главный враг большепролетных конструкций – собственный вес, который для аэростата является отрицательным, т. е. вместо того чтобы передавать вес конструкций в несколько десятков тысяч тонн на фундаменты, нужно заботиться о том, чтобы эти фундаменты не улетели в воздух вместе с покрытием.

Отставив в сторону технические и экономические проблемы, можно констатировать, что аэростат является идеальным покрытием для больших пространств зданий и сооружений.

Эта идея захватила автора этих строк более тридцати лет назад, еще до московской Олимпиады 1980 года, отразившись в нескольких эскизах «летающих тарелок», зависающих над олимпийскими стадионами.

Так как Большая спортивная арена стадиона в Лужниках для реализации идеи такого масштаба казалась «мелковатой», то эскизировалось покрытие над спортивной ареной, подобной колоссальному недостроенному Московскому стадиону им. Сталина в Измайлово. Но по неясной тогда для автора причине этот стадион был перенесен почему-то в местность, очень напоминающую Имеретинскую долину в Сочи.

Продолжение эта идея нашла в эскизах проекта гастрольного театра для международного конкурс ОИСТАТ, объявленного в 1982 году. Здесь буксируемая вертолетом «летающая тарелка», была уже полностью снабжена всем необходимым театральным оборудованием, включая колосниковую сцену с декорациями и софитами. Тарелка могла «приземлиться» хоть в пустыне, опершись в землю выдвижными телескопическими опорами и притянувшись к ней тросами.

Однако дальше первых эскизов работа не пошла – уж слишком фантастичной и «оторванной от земли» казалась эта красивая идея. Стимулом возвращения к этой идее стала уже новая Олимпиада «Сочи-2014».

За прошедшие десятилетия идея тоже прошла некоторый путь развития, перейдя из стадии «этого не может быть» к стадии «в этом что-то есть».

Замечательно, что впервые «большепролетные» конструкции покрытий оторвались от земли и взмыли в



воздух в изобретении российских инженеров. В том же, 1982 году было официально опубликовано описание изобретения С. И. Сладкова¹.

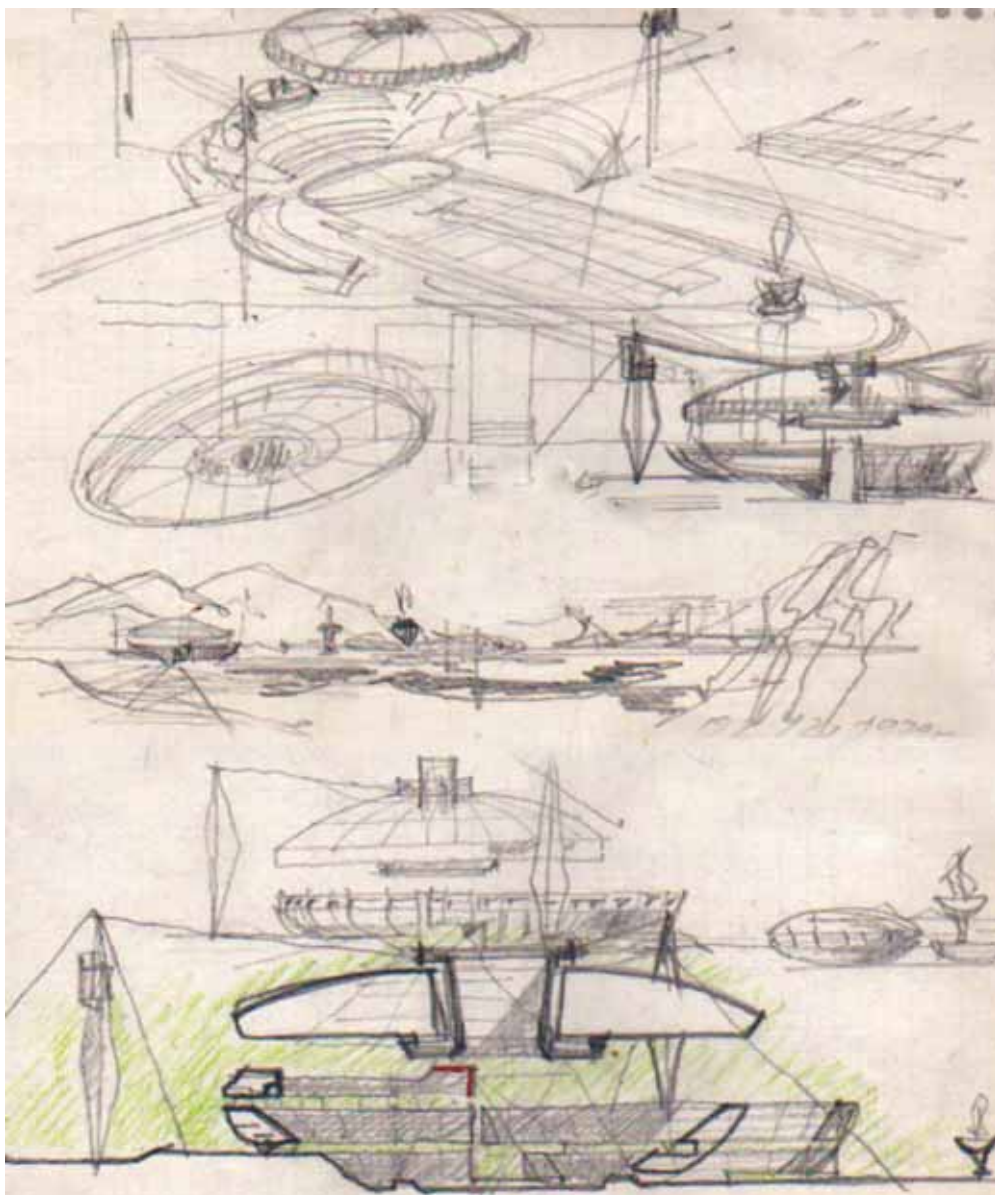
Покрытие стадиона предлагалось выполнить в виде тента из синтетической прозрачной ткани, который поднимался вверх несколькими «баллонами – аэростатами» шаровидной формы, наполненными газом легче воздуха, например, гелием.

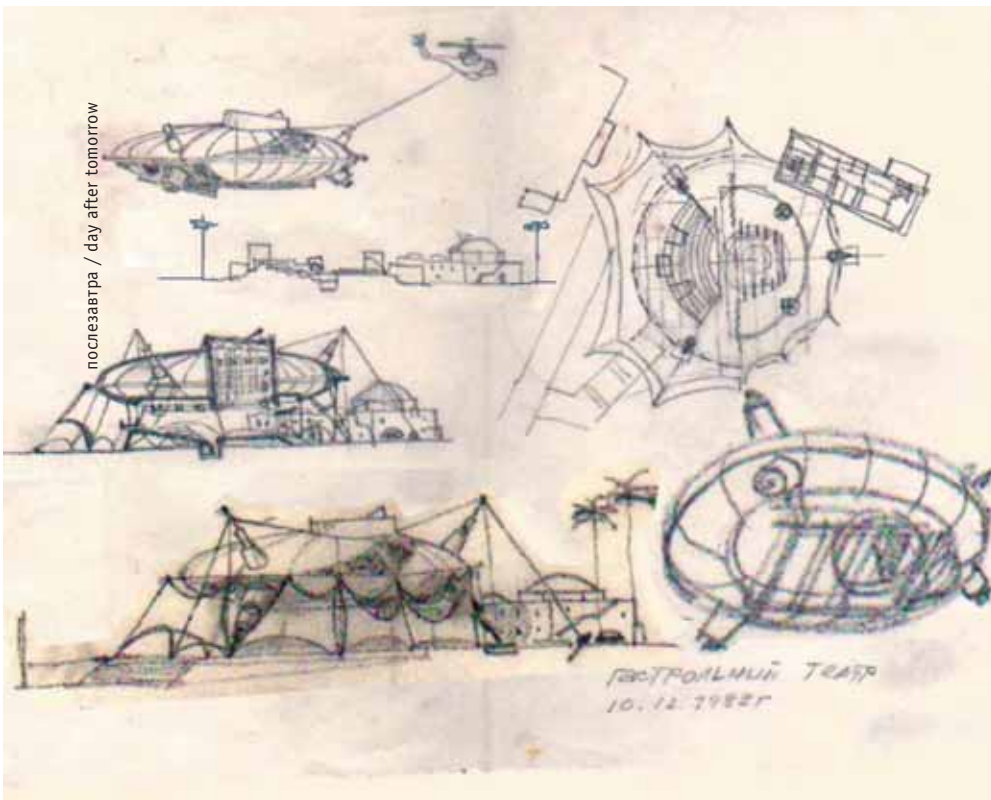
С целью ускорения и упрощения монтажа между землей, тентом и аэростатами устраивалась хитроумная система лебедок, петель, крепежных и стягивающих канатов.

Идея подвешенного к аэростату тента была развита в изобретении того же автора (1984 г.). В этом изобретении в качестве подсобного элемента, обеспечи-

Рис.2

Рис. 3. Олимпийский стадион

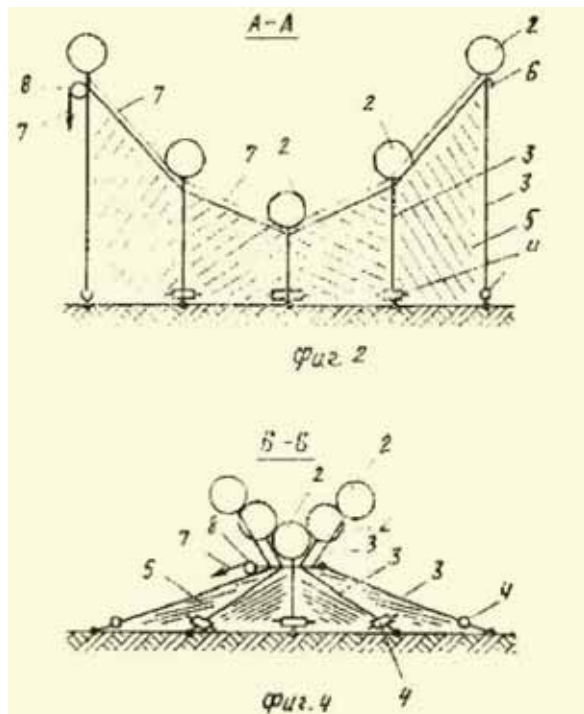




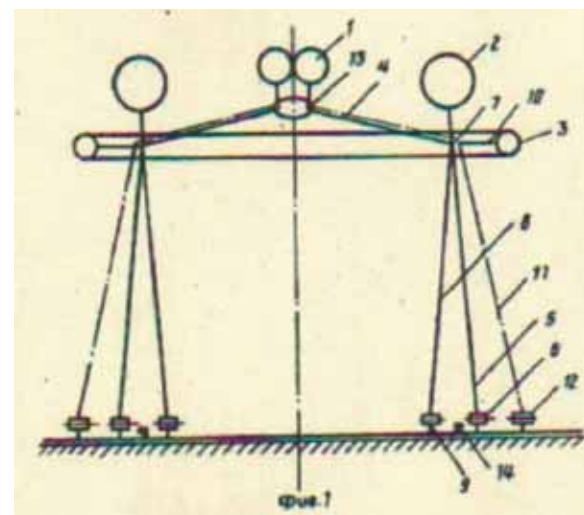
^ Рис. 4. Гастрольный театр

2. Авторское свидетельство СССР № 910010, 1980 г.
3. Авторское свидетельство СССР № 1260492, 1986 г.
4. Патент на изобретения Японии № JP 7247731, 1955 г.
5. Патент на полезную модель РФ № RU 56421, 2006 г.
6. Решение о выдаче патента на полезную модель РФ, заявка № 2010104031, 2010 г. То же. № 2010104032, 2010 г.; № 2010104033, 2010 г.; № 2010104034, 2010 г.; № 2010104035, 2010 г.; № 2010104036, 2010 г.

> Рис. 5. Покрытие 1
С. И. Сладкова



> Рис. 6. Покрытие 2
С.И. Сладкова



вающего неизменяемость покрытия в плане, впервые появился «аэростат в форме тора»².

Через два года (в 1986 г.) в изобретении Б. Н. Наровского аэростат в форме тора стал уже главным элементом, несущим те же тенты названные оболочками³.

Характерно, что автора больше занимала не идея парящего в воздухе покрытия, а идея возможности изменения кривизны нижней оболочки (и изменения эффектов отражения) за счет заполнения воздухом полостей между оболочками.

Покрытие в виде аэростата в форме плоского, овального в плане, диска над отверстием в стационарной крыше стадиона впервые было запатентовано в Японии только в 1995 году корпорацией SHIMIZU CONSTRUCTION CO LTD⁴.

Все перечисленные изобретения обладали одним, но очень крупным недостатком – они не обеспечивали стабильности положения покрытия в пространстве. Как по вертикали, так и в горизонтальном направлении покрытие могло менять свое положение из-за гибкости тросов, притягивающих его к земле или конструкциям покрываемого сооружения.

Покрытия могут подниматься или опускаться при перепадах температуры и давления в атмосфере и внутри аэростата, при изменении полезной нагрузки (снег, дождь) или под действием подпора теплого воздуха снизу при большом тепловыделении от земли или в покрываемом пространстве.

Если этот недостаток можно в какой-то степени компенсировать несколькими способами, то надежно обеспечить стабильность покрытия под воздействием боковых порывов ветра, используя указанные изобретения практически невозможно.

Иными словами, аэростаты, выполняющие роль покрытия, в определенной степени оставались игрушкой стихии, так же как и их предшественники – дирижабли.

Пытаясь бороться со стихией средствами автоматизации и компьютеризации, российский изобретатель Р. И. Билалов в 2006 году предложил сочетание аэростата и тента, притянутого по периметру своеобразной «шнуровкой» из большого количества канатов. Натяжение каждого каната производилось управляемой компьютером электролебедкой, что потребовало датчиков работы всех конструкций и датчиков изменения погодных условий⁵.

На этом исчерпывается история изобретений и полезных моделей в данной области знания. Все предложенные в последующем тексте решения запатентованы автором статьи В. Н. Логвиновым⁶.

Термины и определения

Уже из обзора патентов ясно, что терминология данной области не устоялась, что вполне естественно для неведомых еще конструкций. Одни и те же элементы в описании разных изобретений и полезных моделей назывались по-разному.

В первую очередь это относится к главным несущим элементам покрытий легче воздуха. Они назывались: баллонами-аэростатами, несущими элементами, оболочками, просто аэростатами и даже загадочными пневмокрасными (вероятно, пневмокаркасными) элементами.

Столь же разнообразны и названия изобретений и названия покрытий и элементов их крепления. Путаницу вносит и терминология воздухоплавания, и невозможность применения терминологии строительства.

Большинство источников термин АЭРОСТАТ определяют как «летательный аппарат легче воздуха». А если он куда летать не должен, а должен висеть, или точнее, «парить» над зданием или сооружением? Разве суть АЭРОСТАТА от этого изменится? И он должен называться как-то по-другому?

Вместо изобретения новых названий для давно известных устройств проще дать им более общее определение: АЭРОСТАТ – герметичная оболочка, наполненная газом легче воздуха или теплым воздухом.

Соответственно: АЭРОСТАТИЧЕСКОЕ ПОКРЫТИЕ – покрытие зданий и сооружений, в котором используются аэростаты в качестве несущих элементов. Греческие корни слова AEROSTAT (aer – воздух; states – стоящий, неподвижный, т. е. неподвижно стоящий в воздухе) дают основание считать, что это слово больше подходит к привязным аэростатам и к аэростатам покрытия, чем к летательным аппаратам.

Переводя этот термин на русский язык, можно дать еще более точное определение. Так как слова «стоящий», «стоять», «стойка» означают «стоящий на чем-то», а здесь покрытие ни на чем не стоит, то точный перевод слов «аэростатическое покрытие» – ВОЗДУХОПАРЯЩЕЕ ПОКРЫТИЕ.

Отсюда более общее понятие АЭРОСТАТИЧЕСКАЯ АРХИТЕКТУРА или ВОЗДУХОПАРЯЩАЯ АРХИТЕКТУРА. Почему именно «архитектура», а не «конструкции» (по аналогии с «пневматическими конструкциями»), будет объяснено в заключении к данной статье.

Перейдя на терминологию строительства, становится понятно, что и она нуждается в корректировке. Так, распространенное понятие «большепролетное строительное покрытие», строго говоря, не применимо к аэростатическим покрытиям, т. к. почти воздухоплавательный термин «пролет» означает в строительстве расстояние между опорами, которых в данном случае просто нет. Кроме того само слово «строительное» не подходит к покрытию, которое может «приплыть» по воздуху к месту «причаливания» уже в готовом виде.

Аэростатическое покрытие – это абсолютно новое и неизвестное явление, для обозначения которого нет еще слова ни в одном словаре, т. к. это БЕЗОПОРНОЕ ПОКРЫТИЕ.

Для приведения понятийного аппарата к единообразию все работающие на растяжение крепежные элементы аэростатических покрытий (канаты, тросы, расчалки, фалы) предлагается называть РАСТЯЖКАМИ. Все вертикальные элементы, используемые для стабилизации аэростатических покрытий (столбы, мачты, вышки), предлагается называть СТОЙКАМИ, т. к. они стоят на земле и работают на сжатие, подобно обычным стойкам в стоечно-балочном покрытии.

Определение разных типов аэростатических покрытий и их элементов будут даны по ходу раскрытия их сути в следующих разделах.

Область применения

Из предыдущего раздела становится ясно, почему автор этих строк, еще не проводя расчетов, интуитивно размещал аэростатические покрытия то в субтропиках, то в пустыне.

Так же как тентовые, аэростатическое покрытие без особых мер (и соответствующего удорожания) не может нести большую нагрузку от снежного покрова, т. е., в снежных районах такое покрытие надо на зиму демонтировать или «приземлять». Этого не требуется при жесткой стабилизации монообъемного покрытия (рис. 14, 15) и при аэростатическом покрытии, совме-

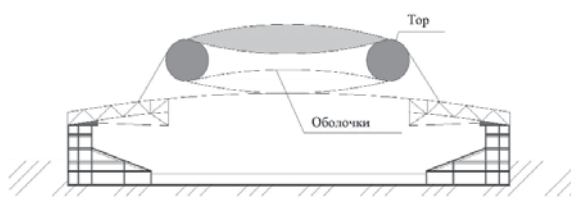


Рис. 7. Пневматическое покрытие Б.Н. Наровского

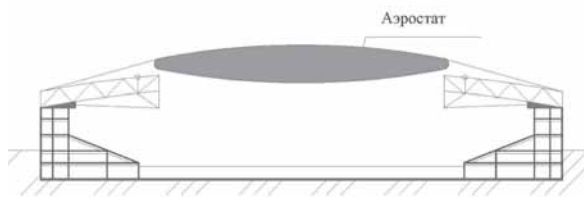


Рис. 8. Покрытие стадиона SHIMIZU. Construction Co. Ltd

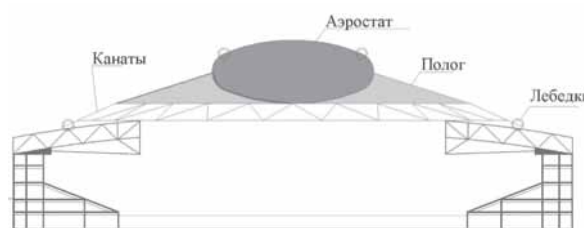


Рис. 9. Аэростатическая опора крыши Р.И. Билалова

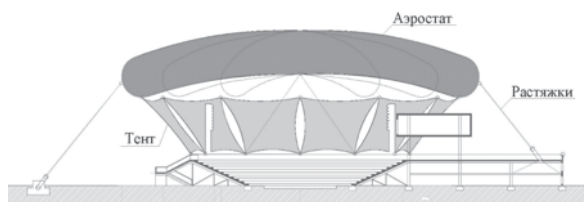


Рис. 10. Гибкая стабилизация

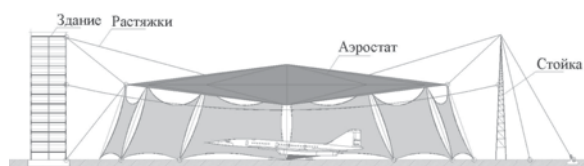


Рис. 11. Полу жесткая пространственная стабилизация

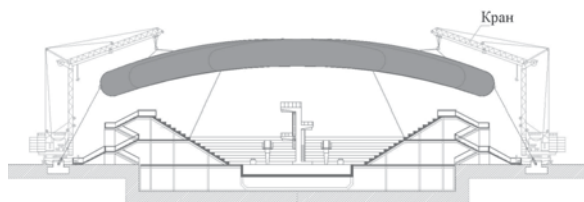


Рис. 12. Полу жесткая пространственная стабилизация

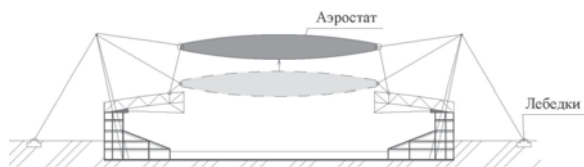


Рис. 13. Трансформирующая крыша

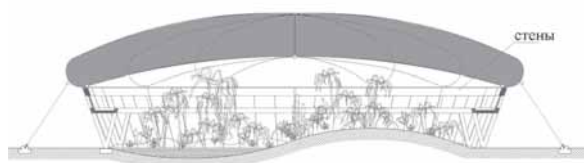


Рис. 14. Жесткая стабилизация с притягиванием к конструкции

Рис. 15. Жесткая стабилизация с опорами

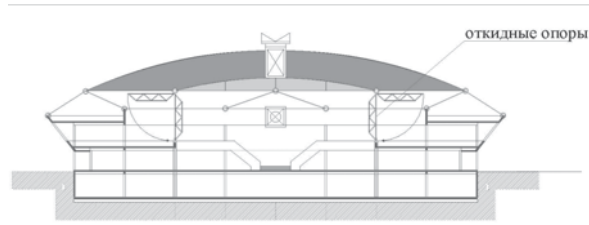


Рис. 16. Жесткая стабилизация

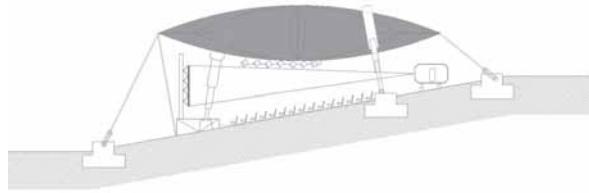


Рис. 17. Полиобъемное покрытие

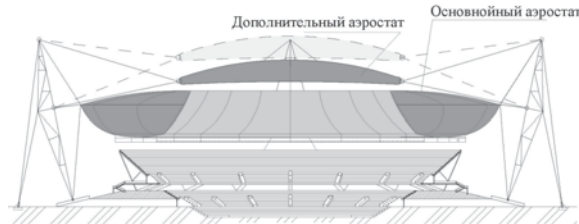


Рис. 18. Комбинированное покрытие

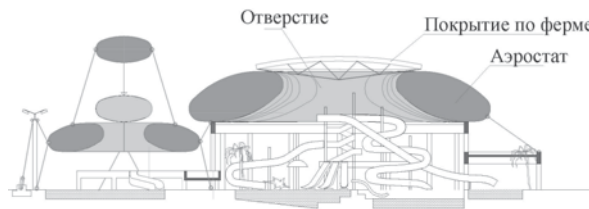


Рис. 19. Комбинированное с тентами

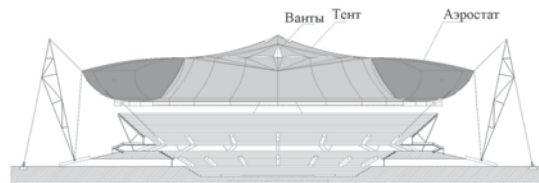


Рис. 20. Комбинированное покрытие

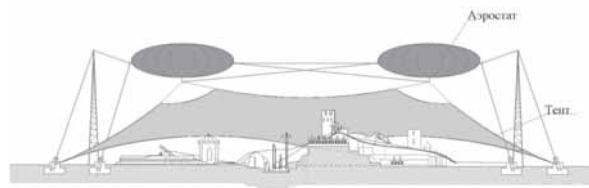


Рис. 21. Комбинированное покрытие

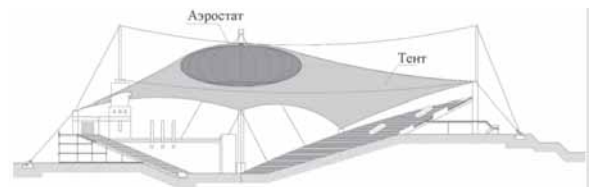
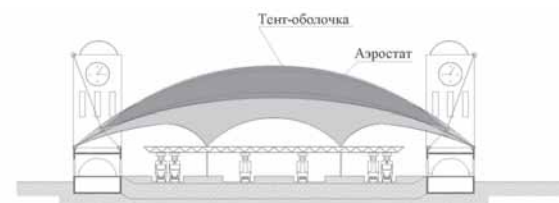


Рис. 22. Совмещенное с пневматическим покрытие



щенном с пневматическим (рис. 22).

В этих случаях аэростатическое покрытие работает как «пневмолинза» или «пневмопанель», передавая вес снеговой нагрузки на конструкции или основание покрываемого здания.

За исключением этого ограничения, область применения аэростатических покрытий практически безгранична. Аэростатическое покрытие позволяет без опор покрывать пространства значительно больших размеров, чем при любой другой конструкции покрытия. При этом эксплуатационные качества покрытия могут значительно повыситься, т. к. изготовление покрытия может производиться в заводских условиях с доставкой к месту установки в полной заводской готовности (с оборудованием) путем буксировки по воздуху.

Время и трудозатраты на установку, демонтаж и перемещение аэростатического покрытия значительно сокращаются по сравнению с любой известной системой покрытия. Нагрузки от веса аэростатического покрытия на конструкции покрываемых зданий и их основания равны нулю или направлены вверх, что дает особые преимущества для экономии средств и трудозатрат при сложных и особо сложных условиях строительства. В частности:

- в труднодоступных местностях, удаленных от баз индустриального строительства;
- на сложном, крутом рельефе;
- на слабых и просадочных грунтах;
- на вечной мерзлоте (сезонные здания);
- при высокой сейсмической активности;
- при особых экологических, археологических, геологических и иных требованиях к сохранению почвы, рельефа, растительного и культурного слоя;
- при необходимости в кратчайшие сроки устроить временное покрытие (с последующим его перемещением в другое место), например, для проведения олимпиад, чемпионатов, массовых праздничных мероприятий и т. д.;
- при необходимости срочного устройства временного покрытия над производственными объектами.

Что касается функционального назначения покрываемого здания или сооружения, то это может быть любое временное или капитальное, общественное или производственное здание, либо сооружение, требующее безопорных покрытий, например: спортивная арена, театр, цирк, выставочный или концертный зал, музей, археологические раскопки, оранжерея, парк развлечений, аквапарк, вокзал, храм, культовое сооружение, рынок, поле для массовых мероприятий, ангар, цех и т. д.

Заключение

В реальной действительности нет еще ни одного аэростатического покрытия: ни в виде опытного образца, ни в модели, ни в проекте. Конечно, практика откорректирует некоторые умозрительные построения, уточнит и разовьет методики расчетов, создаст новые материалы, методы и способы. Но то, что аэростатические покрытия нужны и возможны не вызывает никаких сомнений, т. к. это реальная мечта, доказанная уже теоретически. Можно даже построить своеобразное «генеалогическое дерево» еще не родившейся аэростатической архитектуры.

Любое новое направление развития техники подобно дирижаблю: оно имеет периоды подъема, бурного взлета, замедления, спуска, а иногда и катастрофического падения. Например, идея пневматических конструкций, зародившись как новое, яркое направление

инженерной мысли, достигнув апогея в павильоне в США на выставке ЭКОПО-70, блеснув в нескольких интересных постройках и проектах, поражающих воображение своими масштабами, «приземлилась» в виде чисто утилитарных временных строений – «геостатов» – приземистых, невыразительных ангаров и складов.

Таких строений возведено уже сотни тысяч – более 50 млн кв. м. Но кто, кроме узких специалистов, об этом знает? Кому это приносит радость?

Иная судьба у зародившейся чуть позже идеи тентового покрытия. Она подарила миру, быть может, самый замечательный, самый красивый за всю историю Олимпийских игр спортивный комплекс – «Мюнхен-72».

Здесь техника неразрывно слилась с пользой и красотой, поднявшись до высот искусства. И, вероятно, поэтому, уже около 40 лет тентовые сооружения продолжают развиваться, удивлять, держа высокую планку искусства организации пространства – архитектуры. Очень важно, чтобы с самого начала аэростатические покрытия рассматривались не просто как утилитарная часть здания или сооружения, не только в качестве рациональной экономичной конструкции, а как средство создания незабываемых, ярких, возвышенных пространственных образов. Ведь создаются эти пространства специально для крупных общественных зданий и сооружений, собирающих огромные массы людей для праздника общения с силой, здоровьем, красотой, Богом.

Идея свободного полета, идея воздухоплавания может и должна возрождаться в мечте о ВОЗДУХОПАРЯЩЕЙ АРХИТЕКТУРЕ.

Литература

Полозков Н. П., Сорокин М. А. Воздухоплавание. – Воениздат, 1940.

Ермолов В. В., Бэрд У. А. и др. Пневматические строительные конструкции. – Стройиздат, 1983.

Популярная механика. – 2010. – № 3.



^ Рис. 26. Функциональная форма

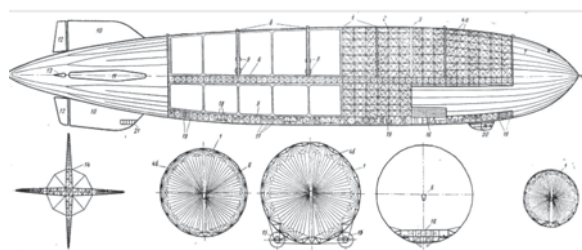


Рис. 23. LX-129

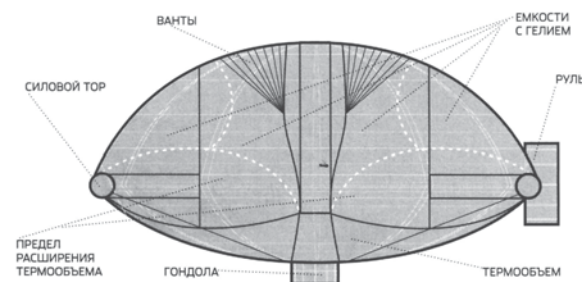
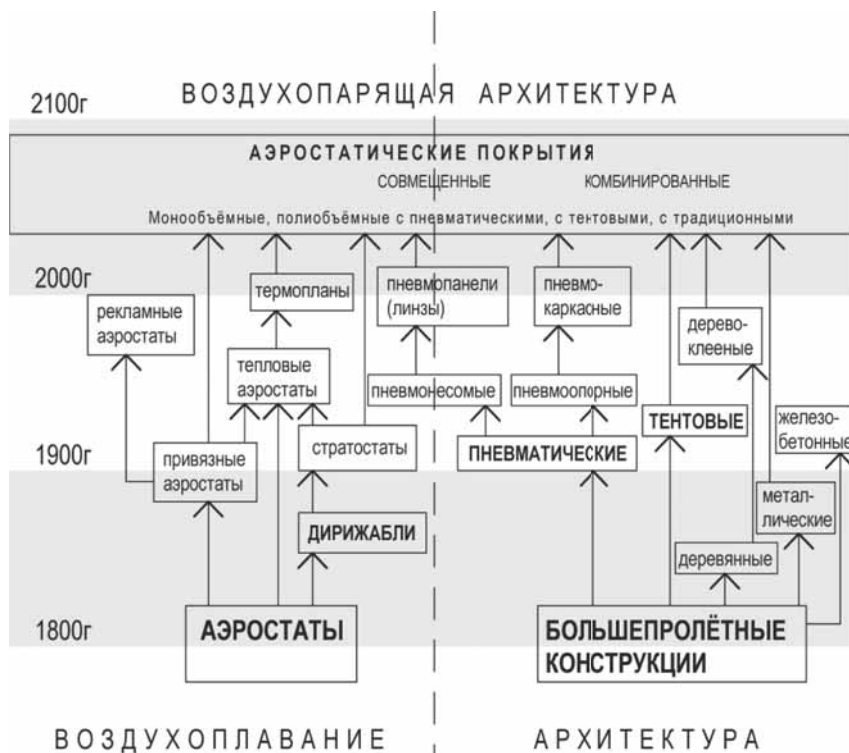


Рис. 24. Схема локомоскайнера



Рис. 25. Оборудование покрытия



Памятники будущего

текст

Никита Токарев

Что общего у сохранения культурного и исторического наследия с будущим, тем более – далеким? Наследие – ведь это как будто о прошлом? Достойное, но скучноватое занятие, как часто кажется: возникает сразу классический образ ученого-историка, немного не от мира сего, пекущегося о музейных черепках. Практически все, кто сегодня в России говорит об историческом наследии, имеет в виду ее славное (или ужасное) прошлое. Между тем наше наследие формируется сейчас и все большее влияние оказывает на облик завтрашнего и послезавтрашнего дня.

Эта идея положена в основу работы студии Preservation Next («Сохранение завтра») в Институте медиа, дизайна и архитектуры «Стрелка», который открылся в Москве весной 2010 года (директор студии Рем Коолхаас, преподаватели Анастасия Смирнова и автор этих строк). Предпосылками для исследований студии во многом стали идеи, высказанные Коолхаасом в проекте «Хронохаос», показанном на Венецианской биеннале в прошлом году (см. также Проект International, № 26–27). Проект посвящен проблемам сохранения в мировом масштабе и предлагает новый взгляд на наследие.

Его объем постоянно растет в течение последних 40–50 лет: стремительно увеличивается количество памятников и площадь территорий, имеющих тот или иной охранный статус. Наследием (историческим или природным) объявлено по подсчетам АМО 12% суши. «Страна Наследие» – один из крупнейших распорядителей земель на планете. Достаточно сказать, что в России объектом ЮНЕСКО является весь центр Санкт-Петербурга с населением более миллиона человек. Всего же в России, не самой заботливой по отношению к наследию державе, площадь охраняемых территорий составляет около 600 тыс. кв. км (для сравнения площадь Нидерландов – 42 000 кв.км.) или 3.5% от площади страны. Количество памятников в России увеличилось за последние полвека в четыре раза, еще больший рост наверняка проявит формирующийся сейчас общероссийский реестр памятников. Каков прогноз на ближайшие десятилетия: в чем причины и где предел этого роста, можно ли, например, исчерпать запас наследия? Не меняет ли умножение объектов наследия привычной сути памятника как чего-то уникального и именно потому достойного сохранения?

Теме экономики наследия, пока новой для России, посвящено исследование Дениса Леонтьева. Вместе с количественным ростом наследия увеличивается его экономическая роль, прежде всего как объекта туризма. Совокупный бюджет организаций, занимающихся сохранением наследия (ЮНЕСКО, кстати, далеко не самая из них богатая) сравним с бюджетами развитых стран. «Корпорация Наследие» – заметный игрок в мировой экономике, – соответственно, процессы, происходящие в сфере охраны памятников все более определяются экономической конъюнктурой, зависят от мировых кризисов и подъемов, от смены экономических моделей, не в меньшей степени, чем от политики и культуры. Как применить экономические механизмы для сохранения наследия в России – этот вопрос звучит все чаще, его задают и ученые, и активисты, и чиновники, придерживающиеся в остальном противоположных взглядов. «Важно, чтобы у памятника был владелец-хозяин», – писал А. Комеч¹,

«Сохранять должно быть выгодно», – подчеркивает в своих выступлениях глава Москомнаследия А. Кибовский.

Наследие стремительно «молодеет». Минимальный возраст объекта, достаточный для придания ему статуса памятника, стремится к нулю. Когда-то памятниками считали только античные руины, потом к ним добавились средневековые постройки, сегодня в законодательстве многих стран нет ограничения по возрасту (у нас – 40 лет), то есть теоретически даже новое или еще не построенное здание может быть поставлено на государственную охрану. Так, например, произошло с виллой под Бордо, построенной по проекту Коолхааса: теперь ее хозяева не могут ничего изменить в своем доме без согласования соответствующих служб. Таким образом, сохранение вплотную подошло к тому моменту, когда из науки о прошлом станет инструментом прогнозирования будущего. «Омоложение» наследия идет параллельно с ускоренным старением архитектуры, ее моральным и физическим износом. Эту ситуацию в своем проекте исследует Дарья Парамонова. Недалек тот день (2030–50 годы), когда постройки начала и середины 90-х могут быть объявлены памятниками. Что из современного нашего окружения мы возьмем в будущее, что будем охранять и почему?

Всегда ли ценность памятника определяется только его физической оболочкой, которая и становится «предметом охраны»? В списках ЮНЕСКО есть категория «нематериального наследия», к ней относится фольклор, исчезающие языки, традиции и обычаи. Какова нематериальная составляющая самого «телесного» вида наследия – архитектуры? Для России этот вопрос особенно актуален, у нас уже почти сто лет памятник – традиционно «здание без функции». Тему нематериального наследия в архитектуре разрабатывает Куба Снопек на примере московского района Беляево. Типовая, панельная «никакая» архитектура, казалось бы, начисто лишена истории, заряжена смыслами: здесь жил Д. А. Пригов и многие представители московской концептуальной школы 70–80-х годов, художники, философы, писатели. И именно эти анонимные, абстрактные пространства микрорайона были для них и местом жительства, и материалом для творчества. Нематериальное наследие живо до тех пор, пока живы его носители – люди, оно особенно хрупко и сохраниться может, в отличие от вещественной оболочки, только в настоящем.

Интерес студии – в сочетании европейского, глобального подхода, аналитического аппарата с российским материалом. Тема наследия, отношения к прошлому – центральная в нашей культуре и политике постперестроечных лет. Перед нами два прошлых: одно с большой «П» – «Россия, которую мы потеряли» в 1917 году, наделенная всеми мыслимыми достоинствами; другое – с маленькой «п» – советское, вытесненное и вызывающее ностальгию, забытое и потому возвращающееся вновь. Именно поэтому наша работа сосредоточена на наследии XX века от конструктивизма 20-х до деконструкции 90-х. Размышляя о городе будущего, чаще всего мы представляем себе перспективы невиданной архитектуры. Но если посмотреть, сколько зданий, построенных 50 лет назад, стоят сегодня, становится ясно, что город будущего вокруг нас, его нужно увидеть.

1. Известия. 2004. 14 мая.

Кризис Списка мирового наследия ЮНЕСКО

Сегодня мировое архитектурное наследие ЮНЕСКО тесно связано с рынком массового международного туризма. Наследие стало объектом коммерческого использования.

Конвенция ЮНЕСКО о мировом наследии была принята в 1972, чуть позже в Список объектов культурного наследия были включены первые тринадцать объектов. Последующий рост числа памятников, причисляемых к мировому наследию, происходил одновременно с ростом числа международных туристов. За сорок лет количество путешественников выросло в четыре раза: до восьмисот миллионов человек.

Порядка 40% от общего числа туристов ежегодно посещают объекты культурного наследия, сформировав тем самым рынок объемом более двух триллионов долларов. Индустрия туризма мирового наследия постоянно требует появления новых объектов для посещения. Список ЮНЕСКО стал одним из инструментов производства таких объектов и содержит сегодня 911 памятников. Внесение новых памятников в список создает новые туристические маршруты.

Так, Храм Ангкор-Ватт в Камбодже был включен в список ЮНЕСКО в 1992 году. К 2010 году количество туристов, посещающих храм, увеличилось в пятнадцать раз и составляет 1,15 миллиона человек. Туристический сайт Trip Advisor, сотрудничающий с Комитетом всемирного наследия Юнеско, назвал Ангкор-Ватт первым в списке рекомендованных к посещению.

Но не все объекты в списке обладают коммерческой привлекательностью. Экономическая успешность некоторых из них вносит дисбаланс в понятие универсальной мировой ценности памятников ЮНЕСКО.

Массовая культура сформировала «короткий список» мирового наследия – он содержит лишь десять процентов памятников из общего перечня. Этот список воплощен в концепции локального тематического парка. Такие парки сегодня строятся по всему миру, одним из наиболее известных примеров является парк «Окно в мир» в Китае, в городе Шэньчжэнь. Парк

состоит из копий, наиболее посещаемых и тиражируемых объектов мирового наследия, которые можно посетить в одном месте за несколько часов.

Однако концепция тематического парка мирового наследия реализована также в масштабе планеты. За последние тридцать лет международная туристическая индустрия, международные аэропорты и медиа сделали такой глобальный парк реальностью. Можно допустить, что процесс формирования границ глобального тематического парка мирового наследия окончательно определится в ближайшие несколько лет. По прогнозам Международной туристической организации, количество потенциальных посетителей глобального парка вырастет до 1,6 миллиарда человек за следующие 10–15 лет.

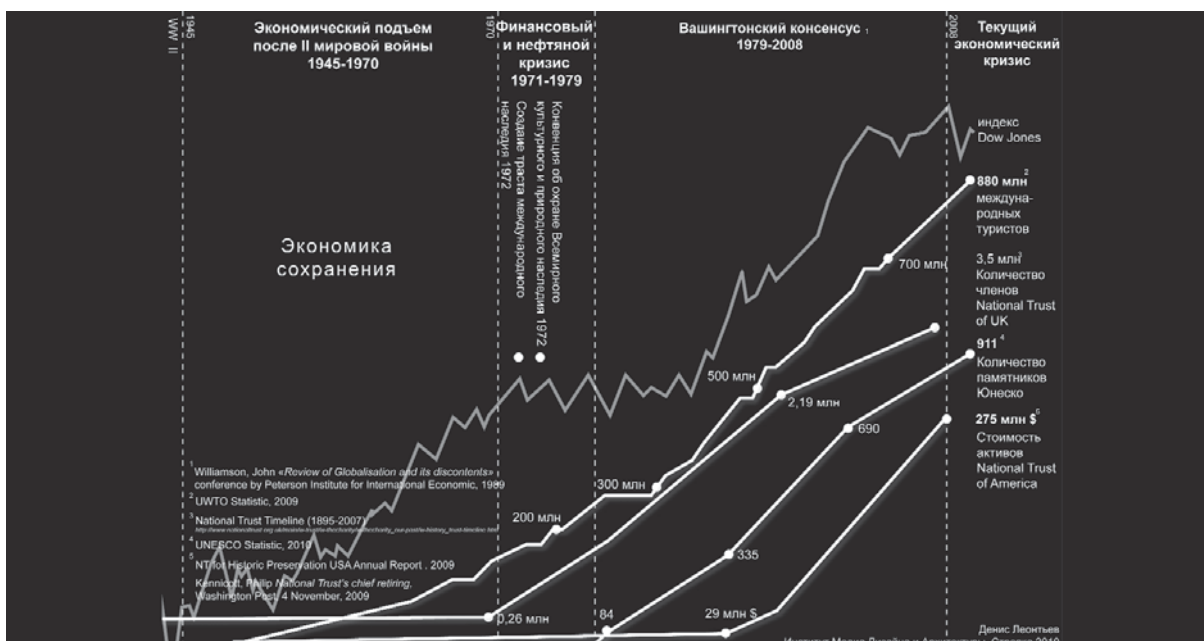
Потенциальные экономические преимущества нахождения в списке ЮНЕСКО вынуждают многие страны искусственно создавать наследие, ставя популярность и туристическую привлекательность объекта выше его мировой универсальной ценности. При этом попадание памятника в список Юнеско не всегда ведет к последующему росту его туристической популярности.

Несмотря на продолжающийся рост количества объектов, включаемых в список, происходит все большая концентрация внимания на наиболее известных объектах, при этом большинство памятников остаются в тени объектов-бестселлеров, отнимая внимание у более слабых конкурентов.

Возможно, следующим этапом сохранения мирового наследия является вывод наиболее коммерчески успешных памятников из глобального информационного поля для снижения к ним внимания туристов.

За сорок лет часть памятников мирового наследия превратилась в инструмент рыночной экономики и массового потребления. Следовательно, рынок наследия будет подвержен колебаниям и кризисам, что в перспективе приведет к появлению нового экономического пузыря.

текст
Денис Леонтьев



observation of main events between 1990 - 2010, apperance of main tendencies



Старение современной архитектуры. Прогноз для архитектуры постсоветского пространства Москвы

текст
Дарья Парамонова

За последние 20 лет в стране произошли серьезные изменения, и период между 1990 и 2010 годами уже превратился в историю. Это косвенно подтверждают сменяющие друг друга события и выставки, посвященные так называемым девяностым. В архитектуре этот период в первую очередь связан с именем бывшего мэра Москвы – Юрием Лужковым. Эту эпоху (1992–2010) уже можно назвать эра Лужкова.

Критики, архитекторы, а иногда и простые граждане склонны негативно оценивать произошедшие изменения. Но что из этой эпохи достанется нашим потомкам? Что превратится из объекта ненависти в объект охранения? Изменит ли эта эпоха концепцию сохранения в целом? Что из построенного УЖЕ наше Наследие?

Классифицировать памятники этого времени можно опираясь прежде всего на связь наследия с самой эпохой и ее событиями. Вся архитектура этого периода является скорее реакцией на события, чем последовательной эволюцией эстетических течений, и в этом ее особенность.

Развал Советского Союза задает точку отсчета. Скорость переориентации общества можно оценить, сравнив две фотографии: кафе «Лира» на Пушкинской площади в 1989 году и открытие в том же здании ресторана «МакДональдс» год спустя. Распад и запустение сменяются триумфом новых ценностей общества потребления. Москва в начале 90-х – это город «действий». Марши, протесты, собрания, противостояние, акции — идет борьба за новую само-идентифика-

цию. Понятие личного вкуса конкурирует с понятием хорошего вкуса. Частное лицо, клиент, заказчик – создают стили и диктуют направления. Общество испытывает себя, свои ценности, свои собственные границы. Архитектурные направления периода трансформации временны, а потому находятся под угрозой исчезновения.

Первое направление в архитектуре, которое я выделяю, так называемый **Unique** (уникум). Это направление связано с новыми личностями, личным вкусом и волей заказчика. Главная задача **уникумов** быть уникальными, то есть отличаться от других, быть заметными, особенными. В этом направлении можно выделить различные стилистические направления, я выделяю шесть: **Joyfull** (веселый) – «позитивные» мотивы или преувеличенная ирония, одна из черт постмодернизма. **Contemporary** (современный) – фантазия архитектора о современной архитектуре за счет новых отделочных материалов (голубое зеркальное стекло) и простых геометрических форм. **Sculptural** (скульптурный) – манипуляция абстрактными выразительными формами. **Contextual** (контекстная) – следует существующему контексту и пытается быть уникальной, что приводит к созданию нового контекста, новой среды. **Neo** (нео) – реанимация исторических стилей и их адаптация. Так называемый **лужковский стиль** (Lyzhkov style) – смешение средового подхода с историческими стилями. Специфической чертой является отсутствие авторов – за объектами скрываются названия крупных проектных организаций или их руководителей. Фамилия

enlargement, embellishment, quick profit, federal program, diverse prefab, the void, USSR microrayon model



"commercial functionalism", new typology, various scales, advertisement, kiosks, shopping malls, markets



fungus

surface parasite, mycelium, symbiosis, detached

Лужкова как бы указывает на единого автора.

Являясь скорее жестом, чем следствием идеологии, эта архитектура **уникумов**, как никакая другая, рискует выйти из моды. Выявив эти объекты сегодня, мы можем создать особенные стратегии для их сохранения. Будучи построенными в большинстве случаев современными методами из современных материалов эти объекты, важные для нас как символы времени, вряд ли могут быть восстановлены через традиционные методы реставрации. А распад и старение современных материалов не всегда приводят к новым эстетическим образам. Топ-десять зданий эры Лужкова должны быть сохранены для потомков как капсула времени. Рейтинг может быть сформирован на основе статистики. Мы можем вывести индекс популярности каждого объекта, например как сумму отзывов профессиональной критики, наград и записок в Интернете. Подобный метод не может быть применен к объектам, являющимся отражением эстетических принципов. Но он может быть применен для архитектуры, впитавшей в себя эпоху.

Второе важное направление в архитектуре этого времени я называю **Massive** (массивы – от названия «жилые массивы»). **Массивы** – это новое панельное строительство. За 20 лет эта область пережила новый виток развития. В итоге на свет появился мутант – результат скрещивания социалистической модели микрорайона с требованиями рыночной экономики. Но так ли они долговечны? Опыт хрущевки показывает, что такая архитектура не вечна, не в последнюю очередь благодаря несовершенным конструкциям, но тот же опыт показывает что даже массовое, типовое строительство спустя годы становится объектом сохранения. Как и что выбрать из этого моря типовой архитектуры? Мы можем вообразить идеальный район, наилучшим

образом отображающий принципы этой эпохи, чтобы решить вопрос сохранения заранее, избавив нас и потомков от выбора. Мы можем спроектировать наследие сегодня. В этом случае сохранение становится частью проектирования.

Третье направление в архитектуре, которое я выделяю, называется коммерческий функционализм или **Fungus** (грибы). Это коммерческое, неконтролируемое, безымянное и зачастую нелегальное строительство, сильно изменившее облик города. Проявлением «**грибов**» можно считать рекламу, киоски, торговые центры, моллы и рынки. Они возникают на незанятой, «плодородной» почве, и могут быть классифицированы как по масштабу, так и по типу взаимодействия с окружающей средой (симбиоз, антагонизм). Это изменение – естественная реакция среды, востребованная обществом и потому требующая не просто запретных мер, но специфического контроля. Между тем «грибы» также под угрозой, так как не устраивают многих, прежде всего по своим эстетическим характеристикам. В то же время азиатские рынки и Тайм Сквер в Нью-Йорке, являясь как раз таким примером коммерческого функционализма, достигли высокого развития, переродились в эстетику нового уровня. Возможно, необходимо ввести специальные правила регулирования, в первую очередь для сохранения этого естественного и потому уникального типа архитектуры. В качестве способа сохранения можно ввести специальные **зоны дозволенности**. Например, специальные рыночные зоны, подземные переходы и уже зараженный Новый Арбат, который в дальнейшем может стать известнее Пикадилли в Лондоне.

ambitions to be unique, personal taste, client



unique

joyfull, "contemporary", sculptural, contextual, neo..., luzhkov style

text
Kuba Sнопек

The main idea of my research is to identify a new typology of heritage, which would be an overlap of tangible and intangible values. As tangible values I understand simply architecture. The intangible ones are more difficult to identify – it is a big concentration of important cultural activities.

Why is this important? The late-modernist architecture, with its very bad reputation of a chaotic and dangerous space, has nowadays almost no defenders. And the methods which are used for identifying the objects for preservation from previous epochs, appear not to be valid for the late-modernism. Therefore I have started a search for a new approach, which would identify not only the architectural values, but also their influence on culture.

In case of Moscow, with its very strong artistic movement of Moscow Conceptualism, it was tempting to see if there is any connection between this kind of art and the architecture of a *Rayon* (a basic sleeping district). Establishing the link between art and architecture would definitely reinforce the latter.

Rayon and the conceptual art

Khrushchev's speech from 1954, where he had established a set of very strict design rules for architects, can be regarded as the beginning of the era of a *Rayon* in the Soviet architecture. The speech was not more than a summation of architectural processes which had been developing earlier, i.e. **prefabrication** and **industrialization** of architecture, **optimization** and **mass production** of elements. Yet, since all that was put together in one document, Khrushchev's speech became a very radical "manifesto" of the modernist architecture and a beginning of a new epoch in Soviet architecture.

The urban landscape, which was its product, appeared to be very different from what had been built so far. Vast spaces, huge distances, abstract shapes of buildings which were more objects in space than houses, are the main features of this new environment. It is also very important to understand, that this new landscape, in time of only one generation

became the dominating one in Soviet cities. Nowadays *Rayon* constitutes about 80% of Moscow's built space.

The Moscow Conceptualism, which appeared more or less when the first huge sleeping districts were built, from the point of view of an architect, appears to have a lot in common with the *Rayon*. During my research I was trying to prove certain links between the new landscape of a *Rayon* and the Conceptual art.

Moscow conceptualism and architecture

From the architect's point of view, I can see many possible relations between the architecture of a *Rayon* and the Moscow Conceptual art. In my opinion, the main features of Khrushchev's architecture had been identified by the artists and can be seen in their works.

I would assume the **emptiness** of the *Rayon* was influential on the work of the conceptualists. The "Collective Actions" group was using the emptiness of the suburbia as an integral element of their performances.

Dmitri Prigov was referring to the emptiness of Belyayev. When reading through the verses of the famous poem about the Militiaman, one can imagine him somewhere in the *Rayon*, trapped between its endless space and the sky.

Finally, Prigov was calling the district his Duchy. Prigov was inspired by the spaciousness of his own neighborhood. The wastelands between buildings he was calling his realms, and himself – the duke. Wasn't it an ironic way of perceiving this overwhelming emptiness?

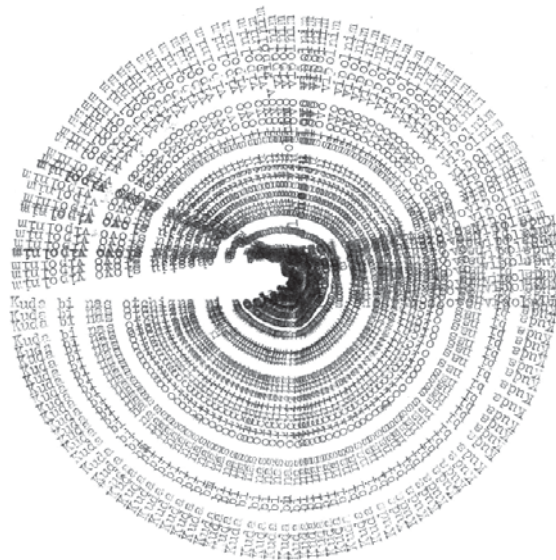
The abundance of space in Belyayev had also very practical consequences. In 1974 the "Bulldozer Exhibition" happened in one of its wastelands, being an answer of unofficial artists to banning art different than socialist realism by Khrushchev in 1962.

The conceptual artists also seem to have been **fascinated with the modernist rationality**. Geometry and digits many times constitute the language of their works. Numbers,

Нематериальное наследие / The intangible heritage

текст
Куба Снопек

перевод с английского
Никита Токарев



Микрорайон и концептуальное искусство

Речь Хрущева, произнесенная в 1954 году¹, в которой были заданы новые ориентиры для архитекторов, может считаться началом эры микрорайона в советской архитектуре. Речь содержала набор уже разработанных и опробованных в строительстве идей, таких, как унификация и индустриализация архитектуры, оптимизация и массовое производство элементов. Но, собранные воедино, эти положения сделали выступление Хрущева радикальным манифестом модернистской архитектуры. Городской ландшафт, воплотивший новый подход в архитектуре, резко отличался от всего построенного ранее. Пустые пространства, огромные расстояния, абстрактные геометрические формы зданий были его основными чертами. На глазах одного поколения именно эта среда стала доминирующей: сегодня в Москве микрорайоны занимают 80% застроенного пространства.

Московский концептуализм, появившийся примерно в одно время с первыми спальными районами, имеет, на мой взгляд, много общего с ландшафтом микрорайона.

Московский концептуализм и архитектура

Я полагаю, что основные черты хрущевской архитектуры можно увидеть в работах художников этого направления.

Прежде всего, повлияла на концептуальное искусство **пустота** микрорайона. Для группы «Коллективные действия» пустота пригородных полей и лесов была составной частью художественных акций. Эта же пустота ощущается в стихах Дмитрия Пригова, жившего в Беляево. Так, в знаменитом цикле стихов о Милицанере, герой видится затерянным в бесконечном пространстве между землей и небом². Пригов назвал Беляево своим герцогством, имея в виду его бесконечную протяженность: пустыри между домами он считал своей собственностью, себя – герцогом. Не было ли это ироническим путем освоения и присвоения переполняющей Беляево пустоты?

Избыточность беляевских пространств имела и вполне практические следствия. Именно здесь, на одном из

1. Речь на Всесоюзном совещании строителей, архитекторов и работников промышленности строительных материалов 7 декабря 1954 г.

2. Когда здесь на посту стоит Милицанер
Ему до Внуково простор
весь открывается
На Запад и Восток глядит
Милицанер
И пустота за ними открывается...

(Д. Пригов. *Апофеоз Милицанера*, 1978)

Во время проезда правительственных кортежей из аэропорта Внуково на Киевском шоссе действительно стоял милиционер, чья одинокая фигура была видна издалека.

Основная идея данного исследования – выявить новый тип наследия, сочетающий материальные и нематериальные ценности. Под материальной ценностью я имею в виду собственно архитектуру. Нематериальную ценность наследия определить гораздо труднее, ее индикатор – концентрация значимых для культуры событий на территории памятника.

Почему это важно? Массовая архитектура позднего модернизма, с ее плохой репутацией хаотического и опасного пространства, сегодня почти лишена защиты. Методы выявления памятников более ранних эпох не работают в случае типового строительства. Поэтому я вижу необходимость в новом подходе, учитывающем не только архитектурную ценность, но и влияние на культуру. Если говорить о Москве, такой подход можно опробовать на примере движения московского концептуализма и его возможной связи с архитектурой *микрорайона* как основой городской типологии 60–80-х годов.

repetition of the same action certain number of times is a common element of Collective Actions' performances. Monastyrsky's *Elementary Poetry* is full of numbers, graphs and diagrams – as if it was written not on poetry but on physics. Newspapers, being a logical and hierarchical distribution of information, were often used by Prigov as a background of his graphics.

Prigov was also working with **objects**, this is for me another analogy with architecture. The architects of those times had a catalogue of ready architectural solutions, which they were composing in space. The conceptual artists objectified the language, the words became objects. Some of Prigov's poems seem to be a transition state between poetry and graphics – they can be both read and looked at. Using a typewriter, he was able to, by using words as objects, create totally new compositions.

Many times those words-objects have been endlessly repeated. The use of a typewriter allowed him to repeat the same words, analogically to architects who thanks to prefabrication could repeat buildings.

This **repetitiveness** may be found virtually everywhere. In his poetry he is many times repeating the same words (the poem about the Militiaman). The background of his graphics also is repetitive (for me the most interesting case is the background being reminiscent of a typical flat in a prefab building).

In my opinion also the **total approach** in the construction is reflected by the total approach in art. The installations, which appeared in the early eighties, are the best illustration. Due to the difficulties with exhibiting art, the conceptual artists were using their flats as exhibition spaces. In 1983 Irina Nakhova painted the walls and the floor of her apartment. Therefore she created a new kind of object, an image, into which one can walk. Nakhova's "Rooms" pushed Ilya Kabakov into the idea of the total installation. For him, the total installation is a materialization of a method already known in fine arts – entering into the picture.

пустырей, в 1974 году состоялась знаменитая Бульдозерная выставка, ставшая ответом неофициально-го искусства на запрет всех художественных течений, кроме социалистического реализма, провозглашенный Хрущевым в 1962 году.

Художники концептуального круга также восхищались **рациональностью** модернизма. Язык геометрии и цифры не раз становились языком их работ. Числа, ряды чисел, бесчисленные повторения одного и того же действия постоянно встречаются в акциях группы «Коллективные действия». «Элементарная поэзия» А. Монастырского полна графиков, диаграмм и цифр, словно трактат по физике. Газеты, транслировавшие государственную логику и иерархию в распределении информации, часто использовались Приговым в качестве фона для графиков. Пригов также много работал с **объектами**, здесь, как мне кажется, есть аналогия с архитектурой. Типовая архитектура имеет дело с каталогом готовых решений, которые по-разному комбинируются в пространстве. Концептуальная поэзия объективизирует язык, слова становятся объектами. Некоторые стихи Пригова являются переходной стадией между поэзией и графикой – их можно читать и смотреть как изображение. С помощью пишущей машинки он мог, применяя слова, как объекты, создавать совершенно новые смыслы. Слова-объекты повторяются множество раз, подобно тому, как в архитектуре микрорайона повторяются элементы-панели и сами здания. Идея **повтора** также лежит в основе его графических произведений, инсталляций. Характерный пример, когда фон работы напоминает о типовой квартире в панельном доме.

Тотальность типового строительства эхом отзывается в искусстве. Лучшей иллюстрацией такого подхода могут быть инсталляции начала 80-х. Не имея возможности выставляться, художники превращали собственные квартиры в выставочные площадки. В 1983 году Ирина Нахова расписала стены и пол своей квартиры, создав тем самым новый тип объекта: картину, в которой можно было ходить. «Комната» Наховой натолкнула Илью Кабакова на идею тотальной инсталляции. Для него тотальная инсталляция – это способ введения зрителя в поле искусства.

As I was trying to prove, Khrushchev's architecture was an inspiration for artists. Probably, if not this modernist landscape, conceptual art would not appear in the same form. It may be a sufficient reason to try to preserve parts of this architecture. There are certain features of *Rayon's* architecture, which have been an inspiration for art – which I was writing about in the previous part of the text.

How should we preserve those fragile yet characteristic features? What is the right approach?

There are many questions how to deal with those key features. One of the immanent features of the *Rayon* is its **totality**. Is it possible to propose partial preservation for something as total and holistic as a *Rayon*?

The *Rayon* consists of **objects**: buildings, being a product of the process of optimization. The task of an architect was largely limited to creation of the most perfect composition of those objects. How to deal with that, what to preserve? Only the geometry and general composition, or the objects themselves?

The **repetitiveness** also seemingly calls for another approach. Until now only unique buildings were in focus of attention of preservationists. So what can we do with the mass produced architecture, where not only buildings but the whole spatial organization was repeated tens of times?

How to deal with **emptiness** – one of *Rayon's* most important features – and one of the most difficult to preserve? In projects always designed as an attractive green area, in reality the humongous spaces between buildings many times were becoming huge chunks of nothingness. Devoid of function, practically deprived of an owner who would be responsible for them, those spaces became a no man's land of the modern age. Should this emptiness be preserved? How?

To answer all those question, which is the goal of my research, means to define the future destiny of the architectural heritage of the period shaped up by the *involuntary* "architect" and "artist" Nikita Khrushchev.

Наследие в пространстве микрорайона

Таким образом, можно предположить, что хрущевская архитектура могла быть источником вдохновения для художников: в отсутствие модернистской городской среды концептуализм мог бы не появиться или приобрести совсем другие формы. В этом обстоятельстве, мне видится, одна из причин для сохранения архитектуры 60–80-х. Но как же сохранить ее трудно поддающиеся определению, но столь важные для культуры и искусства этой эпохи свойства?

Наибольшую трудность представляет **тотальность**: можно ли предложить частичное сохранение чего-то столь непрерывного и единого, как микрорайон? Микрорайон состоит из зданий, **объектов** массового производства. Задача архитектора сводилась к созданию наилучшей композиции из них. Что здесь подлежит сохранению? Композиция или сами объекты?

Массовость микрорайонной застройки также требует иного подхода к проблеме сохранения. До сей поры в фокусе внимания охранителей была в первую очередь архитектура уникальная. Что же делать с микрорайоном, в котором по определению не должно быть ничего уникального – ни в архитектуре, ни в организации пространства?

Другой вопрос относится к пустым пространствам микрорайона. Задуманные как привлекательные зеленые территории, эти пространства между домами стали в реальности средоточием отсутствия. Лишенные содержания, назначения, хозяина, они, по сути, необитаемые, ничейные земли современной эпохи. Нуждается ли пустота в сохранении, и если да, то каким способом?

Цель моего исследования найти ответы на все эти сложные, совсем неочевидные вопросы, предложить новые методы, стратегию и тактику сохранения архитектуры той эпохи невольным «архитектором» которой был Никита Сергеевич Хрущев, а главными героями – Дмитрий Александрович Пригов, Илья Эмильевич Кабаков и многие другие писатели, художники, поэты московского концептуализма.

Подземные города будущего

текст
Лариса Крылова
иллюстрации
**IwamotoScott
Architecture**



> Древний подземный город Деринкую

v Algae Tower. Внизу на переднем плане спа-отель «Петля» (Loop Spa-Hotel). Левее него виден портал доступа в подземную сеть Hydro-Net (показана зелеными полосами). На заднем плане – водорослевые башни в даунтауне

v Подземные озера с запасами воды и место отдыха горожан, транспортная и энергетическая система – все это Hydro-Net

v HydroNet на плане города. Внизу: а так выглядела бы эта сеть при взгляде из глубины земли, если бы грунт был прозрачный

v Установки Fog Flower рядом с башней Sutro Tower и (внизу) у кромки залива

В каждую эпоху великие мыслители искали пути идеальной организации поселений человека, моделировали прогрессивное для своего времени устройство человеческого общества, интуитивно стремились к достижению оптимальных условий для жизнедеятельности в гармонии с природой. Идеи о взаимосвязи всего живого с окружающей средой выдвигались еще в древнем мире. В наши дни гипотезы городов будущего, многочисленные проекты автономных систем жизнеобеспечения становятся предвестниками нелегких времен, когда общество будет вынуждено обратиться к экономии воды. Нехватка воды и засуха уже начинают становиться привычными во многих странах. Заглядывая в будущее, нельзя забывать о постепенном истощении запасов органического топлива (нефть, газ), также все острее становится проблема продовольствия, натуральных продуктов и т. д. Нарастающий ком проблем современного города подталкивает строить прогнозы и проекты больших городов будущего, расположенных под землей.

Подземные города отнюдь не новое явление в истории архитектуры. Примером может служить сохранившиеся многочисленные подземные города в Каппадокии (Турция).

Самый большой из них Деринкую (тур. derinkuyu – темный колодец). По территории он занимает площадь около 4 x 4 км, уходя приблизительно на 55 метров под землю, местами доходя до 85 метров.

Предполагается, что город имеет около 20 этажей, однако пока исследовано только 8 из них. Считается, что в Деринкую могло одновременно проживать до 50 тысяч человек! В эпоху утопистов профессор Филипп Б. Баки из Колумбийского университета предполагал, что можно использовать принципы устройства шахт для создания подземного города. Считалось, что поддержание необходимого микроклимата вполне возможно благодаря кондиционированию и искусственному освещению.

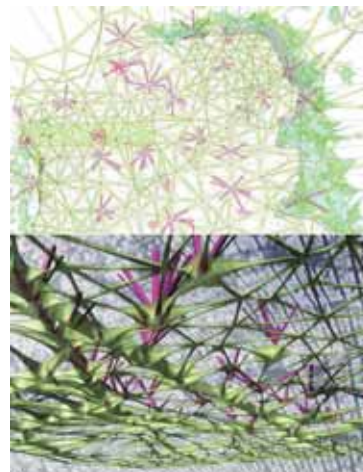
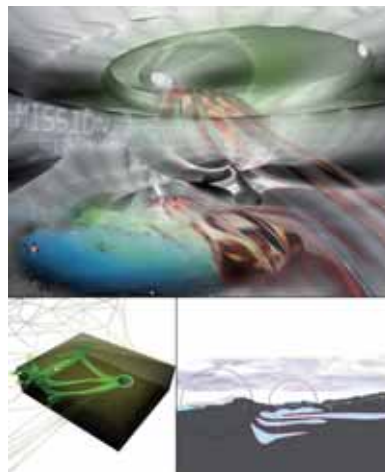
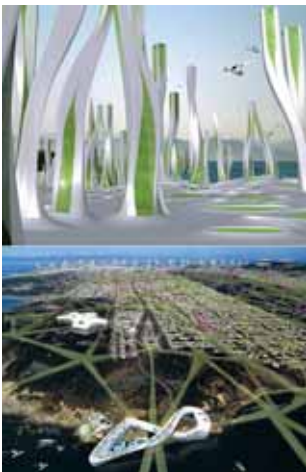
Вот некоторые проекты подземных городов будущего, разрабатываемые сегодня.

Sietch Nevada – футуристический проект города, который представляет собой водный ресурс в среде обитания, где постоянная засуха и борьба за воду. Подземный город, разработанный компанией Matsys Designs, расположен внутри решетчатой системы тоннелей и пещер, которые предоставляют защиту от жары и запасы воды, таким образом, создавая оазис в пустыне. Компактный подземный мегаполис содержит в себе сеть водных путей и каналов, которые окружают жилые и торговые сооружения, создавая, если можно так сказать, подземную Венецию.

Sietch – система пещер в виде деревни для представителей общества. Город от Matsys Designs, который будет расположен в Неваде, – искусственная подземная система пещер, связанных каналами, которые используются и как транспортные магистрали, и как оросительные каналы. Глубоко под городом находятся подземные водоносные пласты, которые обеспечивают хранение этого ценного ресурса, от которого зависит весь город. Сами пещеры имеют клеточную форму и образуют сотовидную структуру, где городская жизнь бьет ключом.

В то время как энергия города скапливается в водоносных пластах земли, город снабжается энергией. На поверхности вода собирается, энергия генерируется, и городское сельское хозяйство и аквакультура выращивают зерновые культуры. Таким образом, клеточные ячейки похожи на расцветающую пустыню, наполненную различными элементами – пруды, фонари и комбайны.

Также хочется рассказать о необычном проекте «Сан-Франциско-2108» архитектурной компании



IwamotoScott Architecture из Сан-Франциско.

IwamotoScott полагает, что Сан-Франциско, один из самых зеленых городов в США, может стать еще зеленее, а помочь ему в этом должна фантастическая система под названием Hydro-Net.

В ней самые передовые «зеленые» технологии соединяются с реально существующими климатическими и геологическими условиями этого мегаполиса, достигая потрясающего эффекта.

«Число городских жителей в будущем резко увеличится. С учетом этого факта данное видение будущего Сан-Франциско предлагает новую инфраструктуру, лежащую ниже поверхности города, которая поможет максимизировать и рационально распределять ресурсы», – говорит эксперт History Channel архитектор Ричард Мейер (Richard Meier), комментируя заявку IwamotoScott.

Итак, Hydro-Net – это большой набор техники, призванной производить экологически чистую энергию и питьевую воду, а также это сеть для распределения и того, и другого, а заодно и транспортная система.

В основе Hydro-Net лежит сеть из огромных глубоких туннелей и узлов, скрытых под городом (вырыть их должны, понятно, роботы).

Здесь находятся резервуары для накопления воды и водорода, здесь пролегают трубы из сверхпрочных материалов (на основе углеродных нанотрубок), распределяющие воду и топливо поперек всего мегаполиса, здесь проложены кабели энергосистемы.

И в этих же огромных туннелях (сообщающихся с поверхностью во множестве точек) летают автоматические машины на воздушной подушке, управляемые компьютерами и питаемые водородом. Последний вырабатывается в самом мегаполисе.

Для этого на берегу залива должны быть выстроены изящные витые экобашни Algae Tower, доверху наполненные морскими водорослями, впитывающими солнечный свет.

Именно эти башни станут одной из архитектурных доминант Сан-Франциско. В видении IwamotoScott, разумеется.

Питьевую воду он должен получать не только из подземных водоносных горизонтов, но в значительной степени от огромных установок – ловцов тумана, названных Fog Flower. Они размещены в местах, где концентрация тумана, благодаря рельефу, наиболее высока.

Энергию же городу поставят, в дополнение к башням с водорослями, несколько геотермальных станций под названием Geothermal Mushroom, расположенных,



< Туман в Сан-Франциско – дело обычное. Авторы проекта учли это и «применили» в нем «каприз» местной погоды на пользу городу

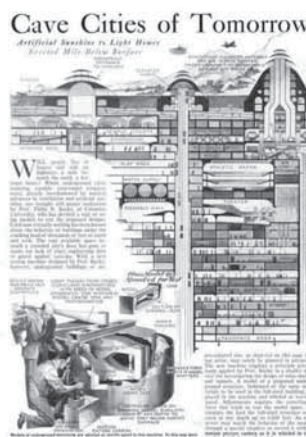
< Макет фрагмента HydroNet и вид изнутри этой многофункциональной системы

в частности, на знаменитых холмах Твин Пикс.

Все это авторы проекта тщательно расписали по мельчайшим деталям и нанесли на план города, с учетом повышения уровня моря от пресловутого глобального потепления.

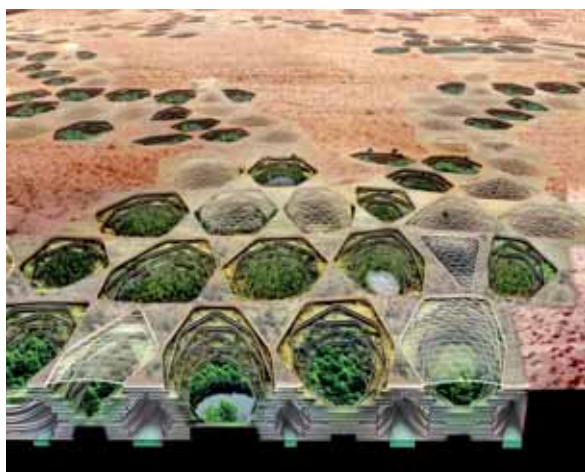
И пусть выглядит эта система достаточно фантастично, ни в одной из ее составных частей нет технологий, которых бы не существовало уже сегодня, хотя бы в виде экспериментов. А значит, наши праправнуки вполне могут увидеть этот город именно таким, каким его представляют в своих фантазиях архитекторы из Сан-Франциско.

Использованы материалы сайтов
<http://solium.ru/forum/showthread.php?t=3677>
<http://onlinereal.livejournal.com/176648.html>
<http://www.membrana.ru/particle/1390>
<http://green-dom.info/?p=526>



< подземный город Филипп Б. Баки

< Geothermal Mushroom на холме Bernal. Макет подземной сети и вид на Сан-Франциско из кокпита летающего авто



Прогноз как провокация

текст
Константин Лидин

В середине 2008 года в печати появились сообщения о дальнем прогнозе, проведенном по инициативе Общественной палаты РФ. Прогноз вроде бы проводился по технологии форсайта и относился к такой теме, которая почти никого не оставляет равнодушным. Речь идет о детях и о судьбе семьи в социально-психологических и экономических реалиях сегодняшнего и завтрашнего дня. Инициатором и руководителем проекта стала А. Ф. Радченко, руководитель Аппарата Общественной палаты. Проект не был официально поддержан правительством РФ, но каким-то образом оказался в центре экспозиции русского павильона на выставке Экспо-2010 в Шанхае, где был презентован в качестве российской стратегии инновационного развития.

На первый взгляд, может показаться, что прогноз основан на разумных и реалистичных данных. Многие тезисы форсайта «Дети-2030» выглядят справедливо и логично. Вот, например, что написано в нем по поводу будущих «детских территорий»:

«ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И СРЕДА ОБИТАНИЯ
Ограничение пространства жизни ребенка или городские территории для детей?!

Большинство городов не приспособлено для развивающего и, более того, безопасного детства.

Современная общепринятая практика в городах ограничивается выделением для детей специально отведенных территорий, неких «островков безопасности», однако это уже не решает насущных проблем. Общественные изменения и раннее взросление не позволяют дальше ограничивать пространство жизни детей

Городская среда должна быть образовательно-развивающей. Речь идет о принципе урбанистики как способе развития общества, который создает возможности хорошей жизни для будущих поколений. Необходимо планирование территории с сохранением приоритета детских мест и пространств перед местами и пространствами общего назначения, возможностями для игр и детской активности. Необходимо превращение города в безопасное и удобное место жизни и деятельности детей, «порталы взаимодействия» детей и взрослых, новые архитектурные решения для создания экологичного пространства детской жизни (квартиры, учреждения, дворы, улицы и т. п.), строительство развивающих детских центров в городах. Должны быть приняты новые градостроительные нормы.

Воспроизводство советской схемы домо- и градостроения: устаревшие квартиры, детские сады, школы типовых серий, **отсутствие городской логики для детей. Неадекватные условия, в которых растут дети, формируют уличный, бесцельный стиль жизни, лишенный творческих мотиваций.** Формируются антисоциальные ценности, ориентируясь на которые дети организуют себя, свое свободное время в городском пространстве. **Городская среда становится причиной социальных болезней, деградации личности ребенка** вместо того, что бы быть стимулом к мобильности и развитию личности.

Городское пространство будет переосмыслено в пользу детства, будет создана дружественная для детей среда. Реорганизация городского пространства

позволит сформировать инновационное сознание детей, бережное отношение к природе. Появление свободно трансформируемого пространства, которое меняется в зависимости от содержания разрабатываемых социальных и технических проектов. Превращение образовательных учреждений в территории знания, социального проектирования и глобальных коммуникаций¹.

Сразу после публикации форсайта в отечественных СМИ поднялась настоящая буря. Эмоции захлестнули и противников, и сторонников проекта. Авторы форсайта обвиняли в фашизме и диком коммунизме, в стремлении разрушить семью, в намерениях наладить широкомасштабную торговлю российскими детьми и в попытках вырастить поколение рабов-киборгов²... Многие поначалу вообще не поверили в серьезность этого документа и посчитали его то ли «уткой», то ли чьими-то безответственными фантазиями.

В проекте содержится резкая и категоричная критика имеющегося положения вещей. Ключевые «проблемные точки» перечислены на слайде из презентации форсайта:

«СКАНИРОВАНИЕ»

КЛЮЧЕВЫЕ СФЕРЫ ДЕТСТВА В РОССИИ:

- РОДИТЕЛЬСТВО**
Неправильный образ ребенка, отсутствие практики осмысленного отношения к рождению, утери детского смысла и воспитания детей.
- ОБРАЗОВАНИЕ**
Базовый принцип – удержание детей от взрослой жизни (учреждения). Главный кейсхолдер – педагог.
- БИЗНЕС ДЕТСКИХ ТОВАРОВ**
Кейсхолдеров практически нет (за исключением отдельных проектов «Смешарики», «Мир Детства»), остальные – производители уже существующих товаров.
- СЕМЬЯ И СЕМЕЙНОЕ ПРАВО**
Идея, на которой строится семейное законодательство и семейная политика России – сохранение нуклеарной семьи. Новые формы совместной жизни не учитываются.
- ДЕМОГРАФИЯ И МИГРАЦИЯ**
Состояние общества и происходящие в нем процессы, социальная карта населения и качественные характеристики общественных явлений в значительной степени развиваются за рамками внимания государственных структур.

В течение срока, на который рассчитан прогноз, по мнению его авторов, возникнет несколько существенных технологических новинок, которые повлияют на положение ребенка в обществе. Первая из таких новинок – «стодолларовый компьютер», то есть компьютер, стоимостью около трех тысяч рублей. Такое чудо техники должно было появиться на рынках уже в прошлом году, но не появилось, так что и к остальным пунктам «дорожной карты», по-видимому, следует относиться с осторожностью.



1. Все цитаты даются по материалам официального сайта проекта <http://2010-2030.ru>

2. См.: Мурсалиев Г. Ты станешь киборгом, детка // Новая газета. 2010. 16 апр. № 40. Статья была многократно перепечатана в Интернете и вызвала в основном сочувственную реакцию.

Следующий этап технической революции – универсальный голосовой переводчик со всех языков, уничтожающий языковые барьеры. К 2020 году ожидается появление методики, позволяющих учиться круглосуточно и непрерывно, а еще через пять лет – «протребительское жилье», собираемое из модулей, как конструктор «Лего», а также трехмерный нанопринтер. Это устройство будет «печатать» любые предметы из капелек специальной пластмассы так же, как сейчас принтер печатает двухмерную картинку.

Особенно бурную эмоциональную реакцию вызвали два пункта прогноза: о распаде традиционной семьи (и, соответственно, повышении роли государства в воспитании детей), а также о «чипизации» (вживлении в нервную систему человека микрочипа, позволяющего напрямую соединяться с компьютерными сетями). И то, и другое давно уже не новость. Обе идеи активно моделировались и обсуждались в футурологических и фантастических сочинениях еще сто лет назад.

Например, в совершенном мире марсианского коммунизма (роман А. Богданова «Красная звезда», 1908.) все дети воспитываются в интернатах, а для обучения применяются вычислительные машины. Но даже удивительные возможности, которые форсайт сулит детям следующего поколения, не смягчили противников проекта.

Казалось бы, что уж такого страшного в перечисленных возможностях? Но нет, читатели увидели в первую очередь такую перспективу: детей будут отбирать у каждого, кто покажется органам опеки недостаточно квалифицированным родителем. При этом детей будут всячески побуждать к доношению на родителей, чтобы стимулировать разрушение традиционной семьи (она в проекте объявлена устаревшим анахронизмом). Угроза отъема детей станет новым и очень сильным средством давления на граждан со стороны государственного чиновничьего аппарата.



Истерическая реакция на форсайт «Дети-2030», похоже, вызвана не содержанием самого прогноза. Волна страха и гнева скорее отражает тот дефицит доверия между государством и гражданами, который достигнут в нашем обществе. Чиновники приобрели такую репутацию, что уже сложно поверить в какую-либо иную мотивацию их поступков, кроме корысти и антигуманного властолюбия. Чиновник, который искренне заботится о благе ребенка? Нет, не получается. А вот чиновник, который использует технические и социальные инновации для вымогательства все новых взяток, – это да, в такое верится легко и охотно.

Насколько справедливы такие подозрения в сторону отечественных чиновников, мы определять не возьмемся. Но вот высокий уровень социального напряжения и тревожности в обществе – это факт. И он, несомненно, скажется при формировании нашего общего будущего.

Реки – дороги будущего

Инфраструктура водного туризма России: проблемы и перспективы

Индустрия туризма последние 50 лет является наиболее динамично развивающейся отраслью мировой экономики. По данным Всемирной туристической организации при ООН (ЮНВТО), количество иностранных туристов удваивается каждые пятнадцать лет, а доходы от туризма в среднем удваиваются каждый шесть лет.

Хотя и с некоторым отставанием мировая тенденция захватывает и Россию. Доходы от туризма с учетом мультипликативного эффекта, по данным ЮНВТО, составили в докризисном 2007 году 6,7% ВВП против 15–19% в наиболее успешных в этом отношении странах.

По прогнозам ЮНВТО, к 2020 году Россия может занять 10-е место в мире по количеству туристических посещений. Это говорит об огромной туристической привлекательности и еще не используемом туристическом потенциале России.

К такому потенциалу, безусловно, можно отнести уникальные водные ресурсы России, которые, к сожалению почти не используются в туристической индустрии как конкурентное преимущество.

В России 2,5 миллиона рек (общей протяженностью 8 млн км) и 2 миллиона озер. По количеству и полноводности рек Россия уступает только Бразилии. Подавляющее большинство городов России и все без



- > Балтика
- > Север России



исключения исторические города находятся на берегах рек и озер, так как на протяжении тысячи лет реки были главными и единственными путями сообщения и расселения на гигантских просторах России.

Берега морей, рек и озер, а также стоящие на них разнообразные объекты культурного наследия России обладают огромным потенциалом для развития водного рекреационного, познавательного, спортивного, экологического и других видов туризма.

Анализ состояния и перспектив развития хотелось бы начать с вида туризма, который не относится напрямую к «водному», но в силу логики развивается на прибрежных территориях и соответственно неразрывно связан практически со всеми видами водного туризма.

Наиболее перспективным, но наименее развитым является **рекреационный туризм** – отдых и оздоровление в крупных комфортабельных рекреационно-туристических комплексах, в которых кроме природы и чистого воздуха должно быть максимальное количество туристических услуг – от катания на лошадях до фитнес-клубов и спа-услуг. В таких комплексах главным привлекательным фактором всегда является чистая вода, и поэтому они очень часто располагаются на экологически чистых прибрежных территориях с ценными природными ландшафтами, в благоприятных климатических условиях, рядом с памятниками архитектуры и достопримечательными местами.

Такие рекреационные комплексы являются естественными базами не только для познавательного туризма, но и для водных видов туризма: круизного, яхтенного, походно-спортивного, рыболовного, а также базой таких новых видов спорта, как дайвинг, виндсерфинг, кейтсерфинг.

В качестве приоритетных проектов России Федеральным агентством по туризму РФ признано три крупных проекта:

- Туристско-рекреационный комплекс «Валдай» на 10–11 тысяч одновременно отдыхающих, размещение

которого планируется на берегу озера Валдай, между одноименным городом и национальным парком.

– Рекреационная зона «Самарская лука» на 15–20 тысяч мест, располагающаяся напротив Самары, в уникальной излучине Волги, на протяжении 120 километров живописного побережья от Жигулевских гор до Сызрани.

– Туристско-рекреационное развитие побережья Азовского и Каспийского морей, потенциал которых оценивается в 300–400 тысяч мест. Эта суммарно около тысячи километров морского побережья в сравнительно теплом климате. Только в Дагестане 490 километров пляжей.

Несмотря на гигантский нетронутый потенциал этих проектов, их реализация растянется на несколько десятилетий из-за необходимости огромных инвестиций, которые надо вкладывать прежде всего в инженерную и транспортную инфраструктуру этих гигантских и практически неосвоенных (кроме Валдая) территорий.

При таком количестве неосвоенных территорий проекты строительства туристических комплексов на искусственных островах в Сочи, и без того перегруженном, представляются чисто рекламной авантюрой из арсенала докризисной эпохи «надувания пузырей».

Тем не менее эта идея дошла уже до Государственной Думы, куда внесен проект федерального закона «О формировании искусственно созданных территорий в Российской Федерации»

Кстати, такой искусственный остров из металла уже есть в Дагестане, в море, напротив Каспия. Это заброшенный военный завод, видный за несколько десятков километров. Форт Бояр по сравнению с этой фантастической машиной просто отдыхает. Вот бы сделать из него туристско-развлекательный комплекс! На конкурсной основе! И закон пригодится, и не только для «эгеративной архитектуры», но, главное, для создания инфраструктуры яхтенного туризма, о чем речь пойдет дальше.

Центр России



Верхняя Волга





< Средняя Волга

< Волга-Дон – Черное море

Но начать обзор собственно водных видов туризма хотелось бы с самого старого вида, зародившегося еще в начале XIX века в Шотландии.

Из 8 миллионов километров рек России, только 146 тысяч километров или менее 2 % судоходны. Все остальные малые несудоходные реки – царство традиционного **водного походного туризма** на байдарках, лодках, плотах.

Этот вид туризма с точки зрения бизнеса прямо противоположен рекреационно-оздоровительному. Этому виду противопоказаны инвестиции, так как, чем меньше цивилизации, чем менее освоена и дика природа, тем привлекательнее и ценнее для походного туризма эта местность.

А таких мест даже в самой освоенной и населенной Европейской части России еще очень и очень много.

В туристической литературе описано несколько сотен маршрутов на байдарках и плотах. Лидируют здесь Карелия, Валдайская возвышенность, малые реки и озера на границе с Белоруссией, Приуралье.

Этот вид туризма очень привлекателен, но для привыкшего к комфорту иностранного туриста все же сложен и сопряжен с целым рядом опасностей.

Поэтому самым перспективным для иностранцев на ближайшие годы будет, безусловно, **круизный туризм** на теплоходах, в котором комфорт и безопасность сочетаются с возможностью увидеть за минимальный срок максимально возможное количество красивой природы и памятников истории и культуры, стоящих почти исключительно на берегах судоходных рек.

При недостаточном развитии сухопутных дорог, по которым просто невозможно попасть в такие замеча-

тельные места, как Кижы, Соловки, остров Валаам, Кириллов-Белозерский монастырь и др., этот вид туризма представляет просто исключительные возможности.

При этом от природы и предков России досталась уникальная Единая глобальная водная система (ЕГВС), соединяющая 5 морей.

Эта система рек, озер, каналов и шлюзов создавалась на трассах древних водных путей начиная с конца XVII века. В XX веке система была реконструирована, получив нынешнее название: Волго-Балтийского (1702–1810 гг.), Беломор-Балтийского (1931–1933 гг.) и Волго-Донского водного пути (1697–1952 гг.), Канала имени Москвы (1932–1937 гг.) и Северо-Двинской системы (1825 г.).

Протяженность водных путей Единой глобальной водной системы составляет более 7 тысяч километров. По этой системе можно пройти водным путем из Риги в Сочи, из Мурманска в Дербент, увидав на этом пути практически все самое ценное из исторического наследия и все климатические и природные зоны России от тайги до субтропиков.

Правда, этот путь займет не менее 18 дней, и он сопряжен с техническими трудностями (отсутствием судов типа река – море). Но, к примеру, из Санкт-Петербурга до Москвы можно пройти за 5 дней, побывав на острове Валаам, острове Кижы, в Кирилло-Белозерском монастыре, Угличе. При этом комфорт сочетается с умеренными ценами; такая поездка гораздо дешевле, чем путешествие на наземном транспорте с ночевками в отелях, которых в большинстве этих мест просто нет вообще.

v Яхт-клуб в Завидово

v Яхт-клуб «Новый берег»





Такое путешествие с познавательной точки зрения очень эффективно, так как ночью теплоход идет по каналам и шлюзам, а весь световой день стоит в самых привлекательных туристических местах.

По ЕГВС в настоящее время курсирует 110 круизных теплоходов, построенных в 70-е годы в ГДР, Чехословакии, Австрии с общей вместимостью около 23 тысяч мест в каютах. Много это или мало? Казалось бы, очень много. Ведь если бы весь этот флот причалил к побережью Сочи во время Зимней олимпиады – 2014, а зимой он все равно стоит на приколе, то проблема гостиниц была бы решена. Почти без инвестиций. Но на гигантских просторах рек России это количество круизных судов просто невозможно разглядеть: один пароход в среднем на 64 км ЕГВС.

Всего речных круизных маршрутов ЕГВС несколько десятков. С продолжительностью от 4 до 22 дней, но можно зафрахтовать теплоход и разработать любой индивидуальный маршрут, что особенно ценно для возможностей делового туризма, совмещенного с познавательным.

Условно весь путь от Риги до Сочи можно разбить на 7 отрезков, каждый из которых имеет свой характер. Морской Балтийский отрезок до Санкт-Петербурга в комментариях не нуждается.

Но можно начать путешествие из Санкт-Петербурга по северу России (до Соловецких островов) с возвращением в Санкт-Петербург или в Москву через Белое озеро.

От Москвы можно пройти через центр России по рекам Москве и Оке до Нижнего Новгорода через замечательные древние города Коломну, Касимов, Муром.

Из Москвы в Нижний Новгород модно пройти и верхней Волгой по северной части Золотого Кольца с остановками в Ярославле, Костроме, Кинешме.

Далее отрезок средней Волги – через города Макарьев, Казань, Симбирск, Самару, Саратов. Здесь можно подняться по величественной Каме до Перми.

Нижняя Волга и Дон – степи и города-миллионщики

Волгоград и Ростов. Можно спуститься до Астрахани и далее по Каспийскому морю до Дербента, можно по Дону с выходом в Азовское и Черное море.

Попасть из Риги в Сочи можно и другим более коротким водным путем через Гданьск (Вислу), восстановленному недавно Днепро-Бугскому каналу (через Припять), далее по Днепру до Черного моря. А если планы Латвии и Белоруссии осуществляются, путь будет еще короче по Березинской системе, построенной еще в 1805 году и взорванной во время Второй мировой войны.

По этой системе можно попасть в Сочи прямо из Риги через Даугаву, Западную Двину, Березину, Днепр, Черное море всего дней за пять.

А из Черного в Каспийское можно будет попасть, возможно, уже через десять лет, минуя Волго-Донской канал, пропускная способность которого уже исчерпана.

Сделать это возможно будет через так называемый канал Евразия строительство, которого с перерывами велось с 1936-го по 1973 год.

Практически осталось завершить систему строительством Манычского канала.

Состояние **инфраструктуры** всех перечисленных водных путей России в настоящее время далеко не блестящее, т. к. со времени наибольшего подъема речного флота в 70-е годы XX века развитие инфраструктуры была практически остановлено.

Строительству речных и морских вокзалов до этого периода придавалось большое значение, и многие из них стали образцами разных стилевых направлений советской архитектуры.

В качестве примера можно привести вокзалы в Санкт-Петербурге, Москве, Саратове, Волгограде, Ростове-на-Дону, Сочи и т. д.

Несмотря на все эти сложности, запас мощностей инфраструктуры созданных до 70-х годов таков, что круизный туризм в ближайшие годы не требует крупных инвестиций в инфраструктуру, так как эта инфраструктура существует в достаточном для нашего флота

количестве. Пропускная способность каналов, шлюзов, пассажирских причалов имеет еще некоторый запас.

Исключение составляют отдельные узкие места системы – перегруженный Канал им. Москвы и Волго-Дон, а также самые старые участки Волго-Балтийского пути.

Инфраструктура ЕГВС без реконструкции может пропускать флот в 1,5–2 раза больше, чем сейчас, включая маломерные суда. Почти без вреда для экологии, но с огромной пользой для туристического имиджа и экономики России.

В России сейчас зарегистрировано около двух миллионов маломерных судов (включая катера). Много это или мало?

Одно судно в России приходится примерно на 60 человек. Для примера одно судно приходится: в Дании на 7 человек; в Канаде на 5 человек.

То есть потенциальный рынок яхт в России с учетом ее гигантских ресурсов водного туризма наполнен примерно на 1/10, что объясняется экономическими возможностями населения.

Если брать только парусные и моторные яхты, т. е. суда пригодные для длительного комфортабельного туризма, то их количество в десятки раз меньше (примерно 200 тыс.), но только в Московском регионе уже 40 тыс. яхт, из них 2 500 стоимостью более 1 млн долларов.

Парадокс продажи яхт и строительство яхт-клубов растут бурными темпами, а яхтенного туризма практически нет. В общем объеме туризма весь водный туризм занимает 0,5%.

К сожалению, все сказанное об инфраструктуре круизного туризма не относится напрямую к новому для нас **яхтенному туризму**. Хотя парусные и моторные яхты пользуются теми же каналами и шлюзами они должны иметь свою специфическую инфраструктуру, которая фактически находится в самом зачаточном состоянии. Развитие такой инфраструктуры значительно отстает от бурного роста продаж яхт в России.

Отсутствие инфраструктуры является главным фактором сдерживания яхтенного туризма не только в России, но и на всем постсоветском пространстве.

К примеру, владельцы двух миллионов яхт из Европы хотели бы ходить по Балтийскому морю, но на побережье стран Балтии инфраструктуры тоже фактически нет.

Яхта вещь дорогая и является символом частной собственности, а в Советском Союзе таковой не могло быть по определению, а следовательно, не могло быть и инфраструктуры для этого вида собственности.

Только яхтенный спорт в государственных клубах был разрешен, но он не особо нуждался в своей инфраструктуре, пользуясь в случаях необходимости общегосударственными каналами, причалами и заправками.

Став в настоящее время символом богатства и частной собственности, яхта стоит в престижном яхт-клубе, очень редко выходя в ближайшую акваторию и проводя в ней регаты. Дальше плыть очень проблематично.

Яхт-клубов в Московском регионе уже около сорока, в том числе четыре в черте Москвы, но только 4 яхт-клуба имеют заправку топливом.

Если круизный пароход нуждается в стоянке через 250–300 км (дневной, а вернее, ночной переход), то моторная яхта должна причаливать на ночь через 100–120 км. А парусная яхта без мотора нуждается в стоянке уже через 40–50 км. При этом и моторные и парусные стандартные яхты имеют запас топлива и воды, как правило, не более чем на три дня. Иными

словами, для комфортабельного яхтенного туризма необходимо иметь не более чем через 40–50 км гостевую стоянку, и не менее чем треть из них должна предоставить возможность заправки топливом и питьевой водой, выгрузки отходов и фекальных стоков, ремонта, покупки продуктов и (при необходимости) места в ресторане, баре, комфортабельной гостинице.

Это по теории, а на практике расстояние между стационарными яхт-клубами, гостевыми стоянками и причалами около объектов туристического интереса должно быть в два раза меньше с учетом количества объектов туристического интереса и различного уровня обслуживания в яхт-клубах разных категорий.

К примеру, на 950 км морского пути вдоль берега Хорватии приходится 50 марин с полной инфраструктурой или одна гавань в среднем через 18 км.

Ничего подобного в России, к сожалению, нет, и это будет главным тормозом развития полноценного яхтенного туризма.

Классификация объектов инфраструктуры водного яхтенного туризма и категорий яхт-клубов приведены в таблицах 1 и 2.

Краткий обзор существующей системы **яхт-клубов** может показать ряд тенденций развития. Статистики, классификации и регистрации их нет, в связи с чем общее количество яхт-клубов можно определить только приблизительно. Их примерно около сотни, из них 40% в московском регионе. В среднем в одном клубе более 80 мест для судов.

Исторически все клубы развивались по-разному, и их можно разделить условно на три типа:

I – спортивные – на базе бывших государственных спортивных школ (некоторые остались таковыми и сейчас);

II – «домашние» – при элитных жилых комплексах и поселках для жителей этих комплексов;

III – рекреационно-туристические – новые частные предприятия, нацеленные на предоставление максимального количества услуг.

В таблице 3 представлен перечень таких услуг. Примечательно, что все типы клубов в своем большинстве уже имеют сервис по аренде яхт и гостевых стоянок, прием твердых и жидких отходов, т. е. постепенно ориентируются на услуги туристам.

При этом большинство клубов центра России расположенных на ЕГВС относятся к III типу и предоставляют более полный набор услуг рекреационно-туристического плана.

Все клубы размещаются стихийно и бессистемно, используя как базу самые различные прибрежные объекты. Нередко используются объекты промышленности или строятся временные унылого вида.

Примеры хорошей архитектуры яхт-клубов единичны. В большинстве своем владельцы и инвесторы клубов еще не подозревают, что хорошая образная архитектура это экономический фактор – конкурентное преимущество, т. к. конкуренции еще нет.

Исключение составляет курорт «Пирогово», привлекающий лучшие архитектурные силы, прежде всего





Водные пути Европы

Тотана Кузембаева. Там же тренировались Е. Асс, А. Бродский, С. Головина, В. Плоткин и многие другие известные архитекторы.

С точки зрения перспектив развития наиболее интересные редкие примеры плавучих сооружений яхт-клубов.

Для целей создания в кратчайшие сроки необходимой инфраструктуры в условиях рек наиболее перспективны различные системы зданий и сооружений яхт-клубов на поплавках и понтонах индустриального изготовления.

Кроме скорости сборки, возможность доставки своим ходом по воде, небольшой стоимости такие сборно-разборные системы имеют преимущество перед стационарными конструкциями в том, что они не зависят от естественных колебаний уровня воды.

Подобные конструкции очень разнообразны и могут

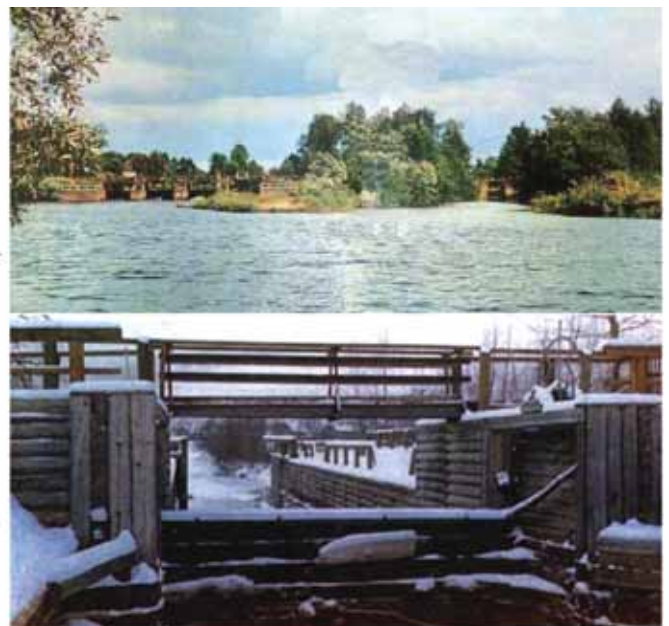
выполняться с применением поплавков из пластика (легкие), стали (средние), бетона (тяжелые) в зависимости от скорости течения, высоты волны и требуемой грузоподъемности.

Крупные здания больших яхт-клубов (рестораны, гостиницы, ремонтные базы) могут выполняться в виде готовых унифицированных речных несамоходных судов (плавсооружений) на базе плавучих платформ.

Такие платформы (баржи) выполняются из железобетона и имеют унифицированные размеры 45 x 12 и 65 x 14 метров.

По условиям шлюзования и прохождения под мостами плавсооружения должны иметь высоту не более 12 метров от уреза воды. В 2009 году прошел конкурс на лучшее эскизное решение для инновационных объектов на воде «Москва-река в Москве», который дал очень любопытные результаты и может быть прообра-

Тихвинская водная система





зом для конкурса архитектурных решений гостевой гавани (или яхт-клуба) с плавучей пристанью – **WHARF-BOAT**.

Такой конкурс молодых архитекторов намечено провести в сентябре с. г. в Анапе в рамках фестиваля «Анапа-Бриз».

Тему «водоплавающей» архитектуры можно продолжить новой для России, но широко распространенной в мировой практике водного туризма темой **HOUSE BOAT** или «Плавучая дача»

Новый вид спокойного, комфортабельного и нескучного отдыха на борту HOUSE-BOAT широко развивается в Англии, Франции, Германии, Голландии и других странах европейского сообщества. Новое направление туризма завоевывает США, Индию, Австралию, Россию, Украину, где начинается работа над аналогичными проектами.

HOUSE-BOAT, или «плавучая дача» – «дом-корабль», – уникальный симбиоз комфортабельной речной яхты и полноценного загородного домика для отдыха на воде. В Европе HOUSE-BOAT считаются вполне законными постройками и относятся к объектам недвижимости. В России и ряде других стран Восточной Европы плавучие дачи считаются маломерными плавсредствами (судами), что значительно упрощает порядок регистрации этой своеобразной «движимой недвижимости», давая практически полную свободу жизни на воде в любом месте уникальной системы водных путей Восточной Европы от Белого и Балтийского до Черного и Каспийского морей.

«Плавучая дача» – специальный и своеобразный класс судов с малой осадкой, комфортабельное плавучее сооружение, приспособленное для длительного отдыха в режиме стоянки у берега и небольших переходов при благоприятных условиях на акватории с высотой волны до 0,6 метров.

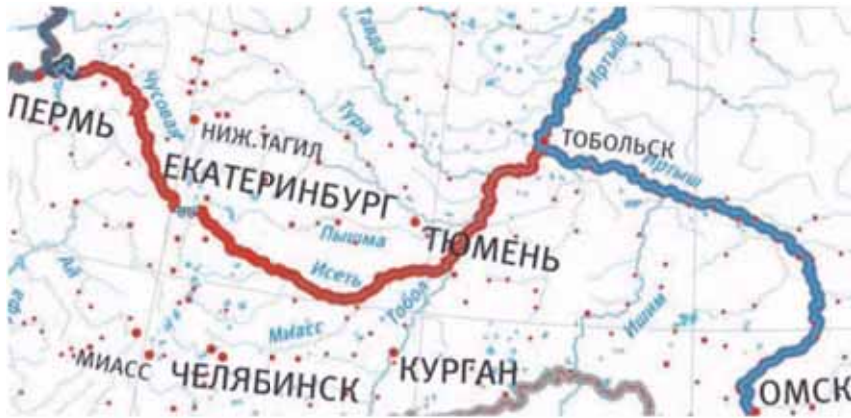
Обычно плавучие дачи имеют одну или две палубы (этажа) с помещениями высотой в полный рост человека, а также открытой площадкой (солярием).

Отличительной особенностью плавучих дач является подчинение всех элементов конструкции удобному и целесообразному пользованию судном на стоянке, для чего осадка судна должна быть от 0,2 до 0,8 метра. В данном сооружении предусматриваются отдельные помещения – спальни, кают-компании, кухня, санузел, пульт управления и т. д. Обязательно наличие веранды, платформы для купания. Крыша надстройки нередко используется как солярий и оборудуется тентами или зонтами.

Ходовым качествам плавучих дач обычно не уделяют большого внимания. Корпуса плавучих дач выполняют

ся максимально простой конструкцией. Большой частью они представляют собой низкобортные, почти плоскодонные понтоны с ложкообразными или санными носовыми образованиями. Плавучие дачи снабжаются подвесными моторами, их часто делают как катамараны – из двух относительно узких поплавков, связанных мостом-надстройкой. Размеры плавучих дач выбираются исходя из вместимости и требований комфортабельности и колеблются от 4 до 25 метров длиной и от 2,5 до 9 метров шириной. Мощность двигателей, устанавливаемых на плавучих дачах, невелика, так как большая скорость хода представляет серьезные затруднения. Наиболее целесообразная скорость 8–20 км/час. Интерьеры HOUSE-BOAT оборудуются всеми видами современного компактного сантехнического, кухонного и электрического оборудования, необходи-





Трансуральский водный путь

мого для комфортного отдыха, стационарной и садовой мебелью и аксессуарами. Так же, как и в яхтостроении, традицией становится привлечение к разработке архитектуры и дизайна интерьеров плавучих дач лучших архитектурных и дизайнерских фирм.

В России примеры строительства своих плавучих дач единичны. Несколько перспективных проектов речных моторных яхт уже реализованы.

Учитывая потенциал России, можно смело прогнозировать огромный рост спроса на этот вид судов для водного туризма.

HOUSE-BOAT, которые часто называют трейлерами водных дорог, требуют той же инфраструктуры, что и яхты. Однако они имеют и явные преимущества из-за малой посадки. В отличие от круизных судов, больших и средних яхт, маломерные суда (особенно плавучие дачи) могут пройти в мелководье и пристать к берегу без причалов практически в любом месте. Им доступно гораздо большее количество водных путей, небольших рек и озер. Свобода передвижения – главное достоинство маломерных судов всех видов и плавучих дач в особенности.

И здесь открываются новые перспективы водного туризма, связанные с возрождением старинных каналов.

В Европе и Америке рост интереса к отдыху на HOUSE-BOAT привел к реконструкции сети искусственных водных путей. За последние годы в этих странах расширены, благоустроены и специально приспособлены для отдыха на воде сотни тысяч миль рек и каналов, восстановлены шлюзы на старых торговых путях. В Польше возрождена часть Августовского канала. В

Белоруссии принята Национальная программа реконструкции Белоруссий части Августовского канала Березинской водной системы (1805 г.), взорванной во время Второй мировой войны, реконструирован и введен Днепро-Бугский канал (1783 г.).

Эта мировая тенденция стучится в двери России, что дает ЕГВС второе дыхание.

В России могут и должны быть реконструированы:

- Вышневолоцкая водная система – первый искусственный путь из Москвы в Санкт-Петербург, построенный еще до сухопутного тракта в 1709 году;
- Тихвинская водная система, идущая напрямую из Рыбинского водохранилища в Ладожское озеро и Неву (1811 г.);
- Северодвинский канал (1828 г.), соединивший бассейн Волги и Северной Двины вплоть до строительства Беломорканала;
- Северо-Екатерининский водный путь (1822 г.), соединяющий Волгу и Северную Двину через Каму и Вытегду.

И наконец! Уже, к сожалению, забыты времена, когда можно было от Урала водным путем пройти до Байкала, т. к. построенный в 1891 году Обь-Енисейский канал заброшен и практически разрушен. А зря. Этот водный путь не может конкурировать с Транссибирской дорогой ни по скорости, ни по грузообороту. Он никогда не мог пропускать суда больше 22 метров в длину и 7,5 метров в ширину. Но для туризма на маломерных судах этот путь может быть чрезвычайно интересен и перспективен.

А если когда-нибудь удастся реализовать планы вековой давности по строительству Трансуральской (Камско-Иртышской) водной системы и соединить все крупные реки Европейской и Азиатской частей России, то туристы могут из Иркутска, Владивостока, Якутска приплыть на своей яхте в Ригу или Сочи.

Такого потенциала водного туризма не имеет ни одна страна мира, даже Бразилия! Россия – великая речная держава, и водный туризм России достоин государственной программы.

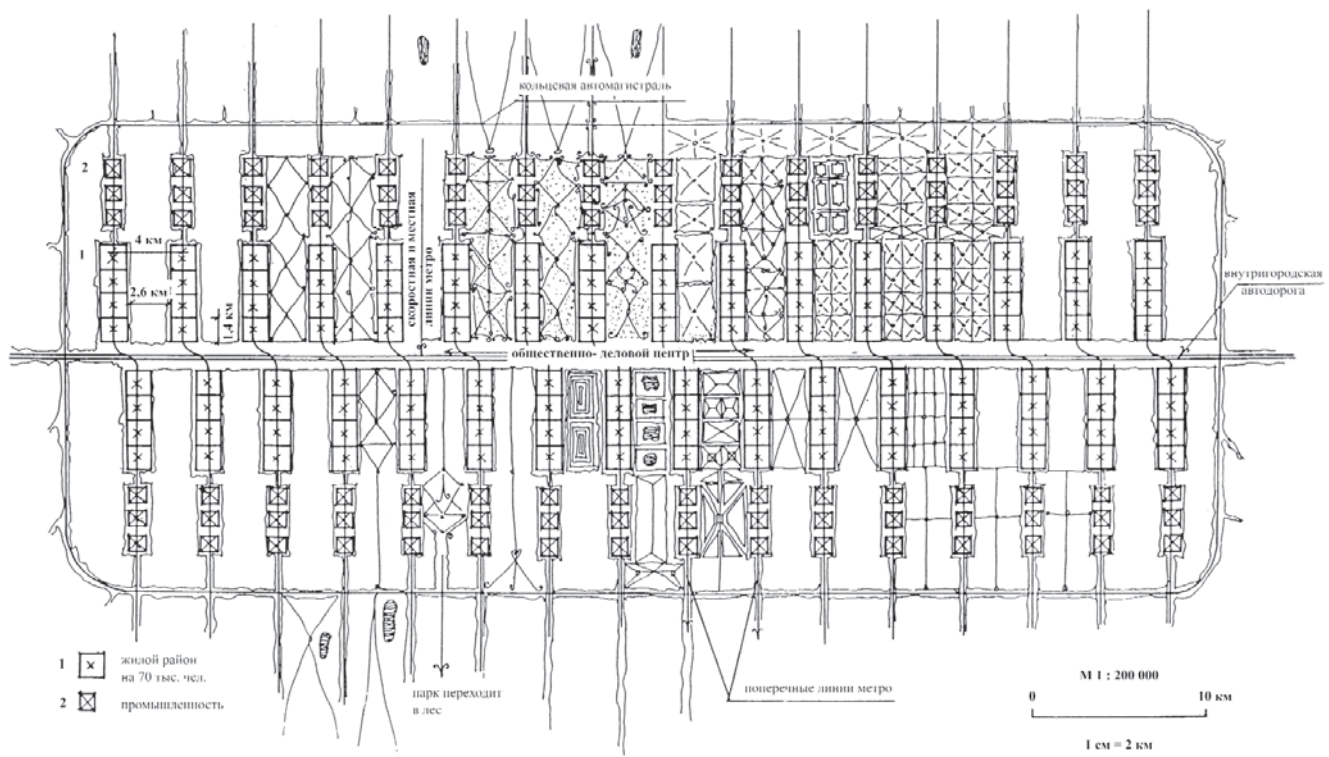
Тема неисчерпаема, и ее надо продолжить в сентябре в Анапе на упомянутом фестивале «Анапа-Бриз», где предполагается провести научную конференцию по теме инфраструктуры водного туризма.

Публикуется в сокращении. Полная версия на сайте Московского Союза архитекторов



Схема Межведомственной комиссии Российской империи, 1909 г.

Города в развитии



text

Maria Basile
Burcu Ozdirlik
Jean-Jacques Terrin

Urban planners and architects and Mixed Reality (MR) tools

IP City research project started in January 2006. Architects and urban designers have worked with computer scientists and ethnologists who are specialized in the relation of man-to-machine in the development of new technologies for this project. The objective was to experiment with mixed reality technologies as tools for different urban applications. For computer scientists, the challenge was to develop mobile tools to be used in different environments and accessible to lay users. This would allow getting the technologies out of the protected frame of scientific laboratories, technologically well equipped and connected, and managed by researchers. For urban planners and architects, the project was an opportunity to take part in the design of new tools for urban projects and practices.

IP City ambition was to offer the participants to a project or an event – may they be professionals or simple citizens – the means to explore an urban situation and to discuss about it. The technologies allow their users to benefit from a series of different kinds of interaction with the environment and with other people to engage in collaborative processes. IP City experimented with mixed reality technologies (MR) in four different urban situations: as collaborative tools in urban

projects, as communication tools in urban events, as interfaces in educational city games and storytelling activities. Architects and urban planners have participated to the project from the beginning which allowed the research team to take into account urban issues as well as technical specifications for the development of the first prototypes. These prototypes have been developed to be used in the early stages of the project process, prior to architectural or urban design in response to specific needs and problems. Urban representations generated by the fusion of the virtual and the real environments with the help of these technologies have been one of the principal subjects of research.

Applications to urban project

One of the urban situations explored in this project concern the co-production of urban projects. Urban planners work everyday with a greater number of stakeholders, may they be experts or not, who may be regrouped under three titles: public authorities, experts (architects, engineers, but also economic and financial partners for example) and citizens who are involved all along the process at varying degrees (public enquiries, information and participation processes). The multiplication of stakeholders is accompanied by another evolution con-

IP City: смешанная реальность как инструмент для градостроительных проектов / IPCity : mixed reality as a tool for urban projects

текст

Мария Базиль
Бурку Оздирлик
Жан-Жак Террэн

Градостроители, архитекторы и инструменты смешанной реальности (СР)

Исследовательский проект IP City был начат в январе 2006 года. Над применением новых технологий в этом проекте работали архитекторы и градостроители совместно с программистами и этнологами, специализирующимися в области взаимодействия человека и вычислительной машины. Целью было провести эксперимент с технологиями смешанной реальности, выступающими в роли инструментов для различного применения в городской среде. Программисты должны были разработать мобильное оборудование, доступное для непрофессиональных пользователей и пригодное для различных условий. Это позволило бы вынести технологии за пределы неприступных границ научных лабораторий, обеспечить им хорошее оснащение и связь, а также дать исследователям возможность управлять ими. Для градостроителей и архитекторов проект предоставил возможность участвовать в создании новых инструментов, используемых в проектировании и градостроительной практике.

Цель IP City – позволить участникам проекта или мероприятия, как профессионалам, так и простым горожанам, изучать городскую ситуацию и участвовать в ее обсуждении. Технологии помогают своим пользователям продуктивно взаимодействовать с другими людьми и окружающей средой для участия в совместных процессах. В рамках IP City проводились эксперименты с технологиями смешанной реальности (СР) в четырех городских ситуациях: используя их в качестве совместных инструментов в градостроительных проектах, как средства связи для городских мероприятий, как интерфейсы в городских обучающих играх и опросах. Архитекторы и градостроители принимали участие в проекте с самого начала, что позволило исследовательской группе принять во внимание как градостроительные вопросы, так и технические характеристики для разработки первых опытных образцов. Эти образцы предназначаются для ранних стадий процесса, предшествующих архитектурному или градостроительному проектированию, и отвечают специальным

требованиям и проблемам. Одним из главных предметов исследования были градостроительные изображения, созданные при помощи данных технологий путем слияния виртуальной и реальной среды.

Применение в градостроительных проектах

Одна из градостроительных ситуаций, исследуемых в данном проекте, касается совместной работы над градостроительными проектами. Градостроители каждый день имеют дело с большим количеством заинтересованных лиц, как с экспертами, так и с непрофессионалами, которых можно было бы разделить на три категории: представители власти, эксперты (архитекторы, инженеры, а также, например, экономические и финансовые партнеры) и горожане, участвующие в процессе в той или иной степени (опросы населения, информационные процессы). Увеличение числа заинтересованных участников сопровождается еще одной эволюцией, связанной с процессом проектирования, которая начинается с линейной и иерархической структуры и со временем приобретает совместный, разнородный и динамичный вид.

В этом контексте важными становятся вопросы коммуникации. Как участники процесса, имеющие разные профессиональные культуры и социально-экономические приоритеты, говорящие на разных языках и использующие разные терминологии, общаются друг с другом? Одним из решений могло бы быть принятие интерактивных языков, представляющих городские проекты. Такие языки должны дать возможность заинтересованным сторонам понимать градостроительную ситуацию в комплексе, обсуждать и совместно работать над различными градостроительными вопросами (как в пространстве, так и во времени). Множество исследовательских проектов посвящены возможности использования новых информационно-коммуникационных технологий для создания нового языка. IP City нацелен на изучение возможностей, предоставленных технологиями СР, для успешного решения вопросов коммуникации и представления информации в сфере совместной деятельности.

cerning the project process which evolves from a linear and hierarchical structure to a collaborative, heterogeneous and dynamic mode.

Communication issues emerge as an important issue within this context. How do stakeholders who have different professional cultures and socio-economical priorities and who use different languages and vocabularies to express themselves communicate? One of the responses seem to be to adopt interactive languages to represent the city and urban projects. These languages should allow stakeholders to understand a complex urban situation, to discuss and to collaborate on different urban issues (concerning both space and time). A number of research projects investigate the possible use of NTIC for the creation of this new language. For IP City, the aim is to study the possibilities offered by MR technologies to better communication and representation issues in collaborative work environments.

The notion of Mixed Reality refers to the mixing of virtual (computer generated) elements with the real environment (the urban site and or its reproduction through pictures or videos). The relation between the real and the virtual corresponds in this case to the relation between the actual urban situation and the virtual potential of the site, its future development, ie. the urban project to be done. MR helps

the stakeholders of a project to visualize collectively the past and the present reality of the site and its future. Interactive and real time exchanges are characteristics of MR tools that allow stakeholders to work in collaborative ways which correspond to the evolution of project making practices.

An experimental and evolutionary device

IP City project is founded on periodical experimentations and workshops that contribute to the development of the tools, to the testing of the prototypes and to the evaluation of their impact on real urban situations. Each year a site and a project have been chosen and experimentation scenarios have been elaborated together with local stakeholders (local authorities, urban planners and designers, inhabitants and city users...). These preliminary exchanges have allowed for a better understanding of the main issues concerning the site and the project in question (controversial topics, priorities and expectations) and have assured the participation and the engagement of these stakeholders to the workshops.

The two first workshops (2006-2007) concerned the refurbishment of Sainte-Anne psychiatric hospital in Paris. The project studies the possible opening of certain parts of the hospital garden to neighbor-

Понятие смешанной реальности подразумевает смешение виртуальных (созданных при помощи компьютера) элементов с реальной средой (городской участок и (или) его воспроизведение на фотографиях или видео). Здесь взаимосвязь реального с виртуальным соответствует связи между фактической городской ситуацией и виртуальным потенциалом участка, его будущим развитием, например, выраженным в градостроительном проекте. СР помогает участникам проекта наглядно представить прошлую и настоящую действительность участка совместно с его будущим. Обмен интерактивного и реального времени как свойство инструментов СР позволяет участвующим сторонам работать совместно, что соответствует эволюции практики проектирования.

Экспериментальное и эволюционное устройство

Проект IP City основан на периодических экспериментах и семинарах, которые вносят свой вклад в разработку инструментария, испытание опытных образцов и оценку их влияния на реальные градостроительные условия. Каждый год выбирался участок и проект и создавался сценарий при участии местных заинтересованных лиц (местные власти, градостроители и архитекторы, горожане...). Такое предварительное взаимодействие способствовало лучшему пониманию главных вопросов, касающихся участка и изучаемого проекта (спорные моменты, приоритеты и расчеты), и обеспечивало участие этих лиц в семинарах.

Первые два семинара (2006–2007) были посвящены реконструкции психиатрической больницы Св. Анны в

в Рис. 1. Тент СР, предназначенный для технологий СР, которые могут быть соединены с «поисковиками», дающими прямой обзор с разных точек по всему участку / Fig. 1 The MR-Tent hosts MR technologies, which can be connected to «scouts» allowing live views of several points all over the site



в Рис. 2. Участники обмениваются идеями по поводу участка за «цветным столом» и видят результаты своего обсуждения на экране с изображением этого участка / Fig. 2 Participants exchange ideas about the site around the “Color Table” and see the result of their discussion on a screen with a view of the site.

hood use. The implications of this action on the operation of the hospital is one of the questions that are of importance. The partial demolition of the surrounding walls which are part of the historical heritage is another. The project was at programming stage when the workshop has taken place. The participants were representatives of the hospital staff, the architects in charge of the project, the architects of the heritage office, various urban planning experts and everyday users.

During the third workshop (2007), the scale and the complexity of the site were accentuated. The workshop was organized on a controversial architectural competition that had been launched by the Ministry of Justice for the development of the principal court house (Tribunal de Grande Instance, TGI hereafter) on the former railway tracks in the National Library neighborhood (Grande Bibliothèque Nationale). The objective was to give the participants the possibility to discuss on the site (built environment, on the practices and the animation of the site) and on the different project propositions. The workshop took place in a big hall with a direct view on the site. This that proved to be a better working environment compared to Sainte-Anne where the participants have worked in a protected area on the hospital grounds.

Париже. В рамках проекта изучалась возможность открытия для жителей соседних территорий некоторых частей сада при больнице. Важно было определить, к каким последствиям для больницы может привести это нововведение. Другим вопросом стал частичный снос стены, окружающей больницу и являющейся частью исторического наследия. Во время начала работы семинара проект находился на стадии программирования. В совещании принимали участие представители коллектива больницы, архитекторы, работающие над проектом, архитекторы из отдела по наследию, эксперты в области градостроительства и рядовые потребители.

Во время третьего семинара (2007) внимание было акцентировано на масштаб и сложность участка. Семинар основывался на архитектурном конкурсе на

The fourth and fifth workshops took place in Pontoise (30km West from Paris) where the research team has worked closely with the local authorities who have contributed to the workshops and have played an important role in the choice of workshop themes. Teachings from previous sessions as well as the potential of the tools were also taken into account during this phase. During the two workshops, the technologies have been installed and tested under the MR Tent, specially designed for IP City and placed on the project site, on a location that is significant for the project question at hand.

The 2008 workshop took place in Quartier Bossut, a military wasteland halfway between the cities of Cergy and Pontoise, a site empty of human activity and once again protected by an outside wall. The project questioned the integration of this site to the surrounding neighborhoods and to the main metropolitan poles. The interrogation was thus more of an urban scale. The project was not completely defined at the time of the workshop and the participants were asked to discuss about the uses and the ambience of the future public spaces, the activities which could take place and the impact of these new interventions at different scales.

In 2009 the choice was to move further up in the project process

разработку главного здания суда (Tribunal de Grande Instance, TGI), объявленном Министерством юстиции и вызвавшем множество разногласий.

Месторасположение суда – бывшие железнодорожные пути в районе Национальной библиотеки (Grande Bibliothèque Nationale). Семинар должен был дать возможность участникам обсудить вопросы, связанные с участком (вновь созданная среда, практика, оживление участка) и с различными проектными предложениями. Собрание проходило в большом зале с прямым видом на участок. Рабочая обстановка здесь была лучше, чем на семинаре, посвященном больнице Св. Анны, во время которого участники находились на охраняемой территории больницы.

Четвертый и пятый семинары проходили в Понтуазе (в 30 км к западу от Парижа), где исследовательская группа работала в тесном сотрудничестве с представителями местных органов власти, сыгравших важную роль в работе семинара и в выборе вопросов для обсуждения. На этом этапе также принимались во внимание опыт предыдущих сессий и потенциальные возможности инструментария. Во время этих двух семинаров для установки и тестирования технологий использовался специальный тент CP, который располагался на участке проекта, именно в том месте, о котором шла речь на совещании.

Семинар 2008 года проходил в Картье Боссю, на заброшенном военном участке между городами Сержи и Понтуаз, вновь огороженном наружной стеной. В рамках проекта обсуждался вопрос интеграции этого участка с окружающими территориями и с главными центрами метрополии. Таким образом, проблема носила скорее градостроительный характер. К моменту проведения семинара проект не был до конца сформулирован, и участникам предложили обсудить, какая среда будет в общественных пространствах, как они будут использоваться, какие можно будет проводить мероприятия, и какое влияние окажут эти изменения на разных уровнях.

В 2009 году для дальнейшего развития проекта было решено организовать семинар на участке, счи-



and to organize the workshop on a site which was considered as a potential project site where no official planning activity had yet started. The scale of interrogation has once more enlarged where the participants will be working on an urban sequence connecting several spaces along a small river and articulating green spaces (a holding tank, family gardens, a public garden, an enclosed mansion) and urban elements (an old mill, an artists' residence, the Chamber of Commerce and Industry, linking with the city centre).

In both workshops, the different stakeholders have worked through a complexity of relationships, each participant playing different roles and enriching the discussion with elements coming from personal and professional experience. This was particularly obvious in the last workshop, when resident artists have mobilized their professional know-how as well as their experience as inhabitants of the area. Other participants who were inhabitants and who were also involved in decision processes (city council or associations) or who were tenants of the family gardens and inhabitants in other neighborhoods have also fed the discussions with their experiences. Even urban planners and architects have mobilized other competences that have enriched their contribution with other questions. One of the architects who was of

restricted mobility was for example personally involved in questions of physical accessibility of the site.

Workshops and experimental sessions are not supposed to take the place of professional work of urban planners and architects. The urban scenes composed by the participants along with the discussions allow to clarify different approaches, to identify controversial issues and to search for consensus. This is more about priorities than about a formal solution. MR technologies developed in IP City project that are interactive, mobile, in situ and easily appropriated by lay users, could be a step forward in the representation of urban space, especially in the early stages of the project, including narrative processes, negotiation and decision.

References

www.ipcity.eu
 Basile M., Terrin JJ. (2009), "Le projet IP City. Une recherche sur la place des technologies de réalité mixte dans les représentations du projet urbain", Flux (oct-déc 2009)
 Basile M., Ozdirlik B., Terrin JJ. (2009), "Urban Projects and Multi-actor collaboration processes using mixed reality technologies", International Symposium on revitalising built environments: requalifying old places for new uses

тавшимися потенциальным, где еще не было начато никакого официального проектирования. Диапазон вопроса был снова увеличен, поскольку участники должны были работать над последовательным соединением нескольких пространств вдоль небольшой реки, зеленых пространств (сборный резервуар, семейные сады, общественный сад и закрытый особняк) и городских элементов (старая мельница, дом художника, Торгово-промышленная палата, привязанные к городскому центру).

И на том, и на другом семинаре участники прошли через все сложности взаимоотношений, играя различные роли и обогащая дискуссию знаниями из личного и профессионального опыта. Особенно это было заметно на последнем семинаре, где местные художники мобилизовали свое профессиональное ноу-хау, опираясь на собственный опыт проживания на данной территории. Другие представители местного населения, вовлеченные в процесс принятия решений (городской совет, ассоциации), владельцы семейных садов, живущие в других районах, также внесли немалую лепту, поделившись своим опытом. Градостроители и архитекторы делились своими знаниями даже из других областей, что сделало дискуссию более продуктивной. Например, один архитектор с ограниченными возможностями передвижения принимал непосредственное участие в решении вопросов физического доступа на территорию.

Семинары и экспериментальные сессии не имеют целью заменить собой профессиональную работу градостроителей и архитекторов. Градостроительная картина, составленная участниками, а также ее обсуждение позволяют представить разные подходы, определить спорные вопросы и найти способы достижения консенсуса. Главную роль здесь играют приоритеты, а не формальное решение. Интерактивные, мобильные, легко устанавливаемые на месте и подходящие для непрофессиональных пользователей технологии СР, разработанные в рамках проекта IP City, – это шаг вперед в представлении урбанистического пространства, особенно на ранних стадиях проекта, включая описание, переговоры и принятие решения.

Источники

www.ipcity.eu
 Basile M., Terrin JJ. (2009), "Le projet IP City. Une recherche sur la place des technologies de réalité mixte dans les représentations du projet urbain", Flux (oct-déc 2009).
 Basile M., Ozdirlik B., Terrin JJ. (2009), "Urban Projects and Multi-actor collaboration processes using mixed reality technologies", International Symposium on revitalising built environments: requalifying old places for new uses.

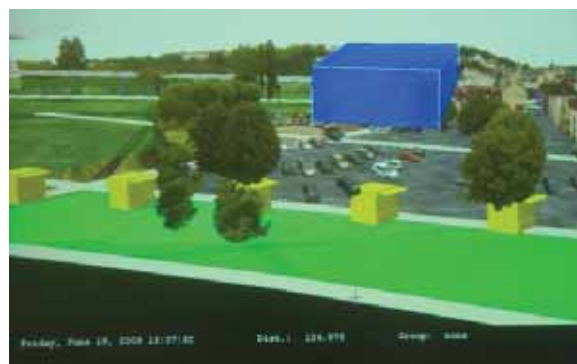
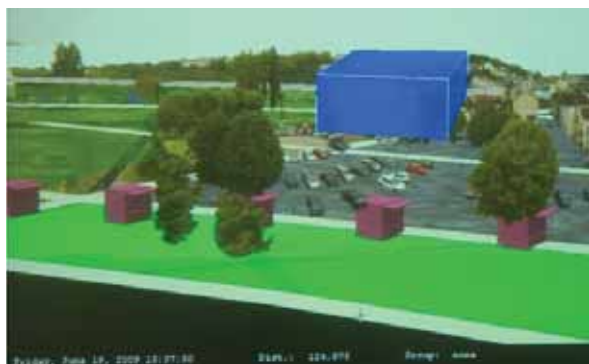


Рис. 3. Пример градостроительной картины связи сада и города: расположение и адаптация городских элементов, таких, как здания, зеленые пространства, транспортные потоки... / Fig. 3 Example of urban scenes for the link between the garden and the city: positioning and adapting urban elements such as buildings, green spaces, flows...

text
Alexander Klevakin

The fifteen-year practicing at the high school on the basis of the chairs of Novosibirsk Architectural Academy has been aimed at combining the two living traditions. The first one is a concept of design culture. The second one studies regularities of urban spatial development. Our purpose was to establish interaction with actual reality. The surrounding city was considered as a kind of scientific and research laboratory.

The research has revealed that the basic problem of the national culture is the fundamental disagreement between the two dominant approaches – conservation and design. The current administrative documents of Novosibirsk and the region maintain this disagreement and give no opportunity to develop a positive educational practice.

One of the principal issues of the strategy is to form experimental sites. These sites are determined on the assumption of the situations defining the prospects of

renewal, reconstruction and development of the city spatial environment. Each site becomes a field for practice and realization of spatial idea.

Traditionally course designing, postgraduate education, research and practical training are autonomous directions. One of the principles to eliminate this autonomy is to create “mobile inter-chair groups”. These groups not only provide close cooperation between all the chairs of the institution, but also establish continuous interrelation between educational process, designing, scientific research and modern technologies.

The new “school” of urban studies in this country is connected not only with a new view on social reality and spatial environment (a new paradigm), but also with a mastermind capable to gather likeminded people around this paradigm, to organize their work, to integrate theory and practical material into one research project.

Город как лаборатория: исследование, проектирование и воспитание пространственной средой /

текст
Александр Клевакин

Исследовательская работа в образовании на базе кафедр Новосибирской архитектурной академии нами проводится с середины 90-х годов прошлого столетия. Обновление теоретических основ и методики обучения проектировщиков требует согласованных действий как в вузовском масштабе, так и в масштабе проектирования локальной образовательной инициативы, конкретного образовательного события. В вузовском масштабе необходим механизм реализации образовательной инициативы. Воплощение этого механизма делает возможным горизонтальные взаимодействия между преподавателями и подразделениями учебного заведения.

Практика пятнадцатилетней работы в высшей школе имела своей целью соединение двух живых традиций. Первая – концепция проектной культуры. Вторая традиция – изучение закономерностей пространственного развития городов. Адекватное отражение состояния культуры в образовании достигается за счет того, что вузовская плоскость рассматривалась не как обособленный элемент профессиональной культуры архитекторов, дизайнеров, планировщиков городов, а много шире. Нами была поставлена задача установления взаимодействия с реальным измерением. Окружающий город рассматривается как своего рода научно-исследовательская лаборатория. Место и роль читаемого нами спецкурса лекций¹ определяется необходимостью устранения разрыва между теоретической подготовкой обучающихся, практикой выполнения курсовых проектов, научной работой.

Требовалось нахождение модели образовательного процесса, который бы обеспечивал согласования традиций прошлого и новаций в проектных решениях пространственной среды. Проведенное исследование показало, что основными проблемами отечественной культуры является принципиальная несогласованность двух доминирующих подходов – охранительского и проектного. Действующие на сегодняшний момент в регионе и Новосибирске управленческие документы сохраняют это противоречие и не дают просвета для развертывания позитивной образовательной практики.

В условиях города, не имеющего устойчивых традиций преемственного развития старого и нового, ставится под сомнение использование известных методик и инструментария. Пока вопросы «чему учить?» и «как учить?» не имеют ответа, теряется смысл образования.

В качестве базовой ценности, на формирование которой направляется учебный процесс, была положена ценность пространственного окружения человека, застройки, которую застаёт каждое поколение горожан. Эти ценности едины для всех социальных слоев и групп, для всех социальных и этнических общностей, для всех конфессий². Особое значение пространственной среды для российских и сибирских условий определяется необходимостью удержания целостности большой территории.

Внутривузовское взаимодействие. На протяжении полутора десятков лет реализуется принцип прозрачности границ и взаимообогащения. Ведется параллельное преподавание на выпускающих кафедрах, других структурных подразделениях академии, где есть возможность преломлять проектную деятельность и научное исследование в курсах и практиках. До определенного периода эти курсы были самодостаточными, вытекали из специфики задач обучения слушателей. Позже, по мере накопления материала и опыта, цели и задачи отдельных курсов начали объединяться, получали согласование. Появилась возможность отказаться от монопрофильной подготовки, и началось выстраивание единой программы, интегрирующей научные, проектные и образовательные задачи.

Важной частью разрабатываемой стратегии в образовании является **формирование экспериментальных площадок**. Набор этих площадок определялся исходя из ситуаций, определяющих перспективу обновления, реконструкции и развития пространственной среды города. На каждой из площадок развертывается практика и реализуется пространственная идея. Это – открытый музей архитектуры, научный центр в городской структуре, публичное пространство, музей утраченных ценностей, раскрытие центра, зеленые лег-

кие, восстановление малых водоемов, ландшафт места, старогородской район, агломерация.

По сложившимся традициям курсовое проектирование, обучение в аспирантуре, исследования, производственная практика – автономные направления. Модернизируемая в последние годы система образования также трактует эти виды деятельности как локализованные. Одним из принципов устранения данной автономности курсов является создание «мобильных межкафедральных групп». Эти группы обеспечивают не только тесное сотрудничество между всеми кафедрами вуза, но и устанавливают неразрывную взаимосвязь между образовательным процессом, проектированием, научным исследованием и современными технологиями. Мобильные межкафедральные группы-коллективы, объединенные идеями, концепциями, задачами и проблематикой, связанной с освоением новации в

профессиональной культуре. Они создаются на время решения конкретной задачи. Увязка программ и планов по решению этой задачи с существующей вузовской системой подготовки проектировщиков обеспечивается за счет получения межкафедральными коллективами официального статуса на период, необходимый для ее решения.

Запуск межкафедральных коллективов создает основу для наполнения содержанием специализации «управление и администрирование градостроительной деятельности». Взаимодействие коллективов подкрепляется взаимодействием между позициями участников деятельности по формированию среды.

Логичным и необходимым итогом развертывания новой деятельности является обсуждение результатов решения учебной задачи, а также оформление результатов в виде выставок, публикаций, пособий, конфе-

The City as Laboratory (researching, designing and training through spatial environment)

ренций, мастер-классов.

Усиливается тенденция включения техники и технологий в жизнь человека. По нашему мнению, не столь важны технические и художественные эффекты, сколько возможности по представлению объекта исследования-проектирования. В настоящий момент слабо используются возможности, предлагаемые новыми технологиями для создания презентаций. Так следует указать на принципиальные отличия традиционной формы защиты «у планшетов» и демонстрации проектных материалов с помощью мультимедийного комплекса. Большую ценность имеет задействование программ для целей публичного просмотра материалов клаузуры, методической организации занятий. Преподаватели и студенты имеют возможность видеть на экране и эскизы, фотографии, чертежи, полученные в ходе индивидуальной работы. Возможности увеличения изображения делает процесс обсуждения эффективным. Совмещение ручной и машинной технологии – направление, разрабатываемое нами в последние годы.

План перспективных разработок связан с направлениями: дипломное проектирование, курс для аспирантов «Закономерности пространственного развития», предполагает сотрудничество с коллегами. Общие точки соприкосновения определяются необходимостью объединения ресурсов в разработке методической литературы, продолжением сотрудничества в рамках работы Международного Байкальского зимнего градостроительного университета.

Продланная работа по оценке ситуации в **довузовской подготовке** позволяет констатировать, что в средней школе преподавание дисциплин не соответствует современным требованиям проектной культуры. Имеющиеся на вооружении педагогов-энтузиастов программы обучения художественному творчеству, основам дизайна основываются на кустарных методах, низводящим представление о проектировании-исследовании до уровня рукоделия. Требуется перестройка всего школьного образования. В условиях

перегруженности учащихся предлагается вариант, при котором дизайн вклинивается и замещает собой такие предметы как труд, рисование, черчение.

Специализированные кафедры проектирования двух вузов города обязаны взять на себя роль идейно-методических центров, проводников проектной культуры в средней школе.

Публичная деятельность. Созданная в 1995 году общественная организация «Новосибирское архитектурное общество» призвана стимулировать широкий интерес и сотрудничество между профессиональным сообществами внутри города и за его пределами. За период полутора десятилетий Новосибирским обществом организованы и проведены мероприятия, пропагандирующие место и роль городской тематики в жизни региона. НАО призвано обеспечить студентам контакты с общественностью города (муниципальные власти, общественные организации и пр.), давая возможность расширить контекст проводимых исследований и проектов.

Вопрос модернизации системы подготовки дипломированных планировщиков поднимался неоднократно. Существует предложение разработки междисциплинарной программы подготовки и аттестации дипломированных планировщиков городов России на базе Иркутска. Новосибирск стал местом, в котором в советское время был развернут цикл исследований города, агломерации. Сегодня в Самаре социальные исследования оказываются полезными при принятии управленческих решений. Появление собственно «школы» урбанистики в стране, на наш взгляд, связано не только с новым взглядом на социальную реальность и пространственную среду (новая парадигма), но и с фигурой вдохновителя, способного собрать вокруг этой парадигмы единомышленников, организовать их работу, соединить теоретизирование с фактическим материалом в единый исследовательский проект.

Линейный город:

планировочная структура крупного города на основе транспортной схемы метрополитена

текст

Иосиф Завалишин
Надежда Завьялова

Предисловие

Идея Города возникла в конце 1970-х, однако актуальность темы с годами не уменьшилась.

Градостроительство как наука ушло на второй план. Специальность 18.00.04 «Градостроительство, районная планировка, ландшафтная архитектура, планировка сельских населенных мест» сократилась до:

«Градостроительство, планировка сельских населенных **пунктов**». По мнению А. П. Кудрявцева, «...в последнее время со стороны Минимущества России предпринимаются попытки внести изменения в Градостроительный кодекс РФ, которые могут привести к утрате градостроительства как базовой отрасли деятельности, обеспечивающей устойчивое развитие города»¹. Идеи создания «городов будущего», рождавшиеся в стенах МАРХИ в 1970-е годы, остались в прошлом, градостроительный факультет МАРХИ не популярен среди студентов.

Тотальная урбанизация как городских, так и природных территорий развивается стихийно. Экологическое состояние крупных городов неудовлетворительно из-за невероятной транспортной перегруженности последнего десятилетия. Москву продолжают терзать новыми «кольцами». Здоровое для общества проживание в городе все более проблематично, люди в панике бегут в пригород, рубят леса, строят второе жилище, строят, строят, строят... Новый генеральный план не вселяет уверенности в завтрашнем дне. Все это еще раз доказывает настоятельную необходимость перспективного градостроительного планирования на любой стадии развития общества, основанного на реальных достижениях науки и техники. Крупная стройка на периферии, в том числе, способствовала бы решению социальных задач: отток рабочих строительных специальностей от столицы актуален сегодня как никогда. Если численность Москвы на рубеже 1980–1990-х годов составляла около 9 млн человек, то сегодня она приближается к 20 млн человек с учетом приезжих. Все мы являемся свидетелями крупномасштабной перестройки Москвы вплоть до сноса памятников архитектуры. Рабочим нужен фронт строительства. Отток кадров на периферию решил бы эту проблему, и древняя столица перестала бы представлять собой крупную строительную площадку, и в городе стало бы спокойнее жить его жителям.

В предложенной статье излагаются основные идеи проекта.

«Концентрация деятелей и мыслителей эффективна не сама по себе, а потому, что она увеличивает возможность свободных информационных связей между людьми. Отсюда явные преимущества больших городов. Чем выше численность населения всей Земли или страны в целом, тем более населенная арена нужна для того, чтобы разместить на ней генератор новшеств. Так, например, в XVIII веке для функционирования культурного очага общеевропейского значения, было достаточно полумиллиона жителей (нынешний Париж), а в наши дни требуется несколько миллионов. Похоже, что только при таком количестве жителей путем всякого рода отбора и отсеивания может сформироваться новая творческая лаборатория»².

Считается, что современная цивилизация неотделима

от автомобилизма. Верно ли это положение? Автомобиль возник и развился в эпоху технической революции, когда происходил бурный рост городов, планировочная структура которых не была рассчитана на современные условия жизни. Автомобиль в известной степени сглаживал эти противоречия. На рубеже 1920–1930-х годов триумф автомобиля не позволял выступить с какой-либо иной концепцией. Однако, начиная с 1950-х годов, появляются высказывания о том, что автомобильный транспорт пришел к своей противоположности и его скорости в пиковые часы приближаются к скорости пешехода.

Десятилетием позже западная печать заполнилась паническими высказываниями о кризисе современных городов, в которых нечем дышать. В Японии появились остановки для продажи свежего воздуха. Мишель Рагон автомобиль считал искусственным «существом», рожденным в 1886 году от «брака» паровоза и экипажа, который может стать самым опасным соперником человечества, а страсть людей XX века к автомобилям столь велика, что они готовы периодически убивать друг друга. В середине прошлого века наши города не подвергались бурной автомобилизации, сегодня мы вполне догнали западные страны. **Транспортные проблемы городов стоят в первом ряду социальных и научно-технических проблем современности.** Можно предположить, что даже экологически безопасный электрический автомобиль все же не избавит жителей крупных городов от глубоких отрицательных последствий урбанизма: переутомление и стресс от обилия городского транспорта, легочные, сердечно-сосудистые, нервные заболевания, почти не разрешимую проблему борьбы с шумом (на долю транспорта приходится 80% городских шумов), чрезвычайно сложную проблему доведения количества зеленых насаждений до нормы.

Отсутствие разработок в области долгосрочного прогнозирования градостроительства привело к тому, что мы не располагаем идеями и образом мышления, сопоставимым уровнем идей и освоения космического пространства или проникновения в структуру микромира. Научно-исследовательские и экспериментально-проектные работы по принципиальным схемам (моделям) новых городов, проектируемых «с нуля», по-видимому, необходимо вести сразу по нескольким направлениям одновременно с одинаковой подробностью и объективностью, чтобы иметь реально обоснованные выводы и не откладывать решение перспективных градостроительных вопросов. **Мы не считаем необходимым настаивать на строительстве особо крупных городов, т. к. в настоящее время нет достаточно убедительных аргументов в их пользу, но нет и достаточно веских мотивов против, за исключением высказываний о чрезвычайной сложности найти удовлетворительные решения при развитии или реконструкции крупнейших исторически сложившихся городов.** Если в результате последующих крупномасштабных исследовательских и экспериментальных проектных работ удастся доказать, что крупнейшие города окажутся удовлетворительными с точки зрения решения экологических и транспортных вопросов, то отношение к ним может измениться, и они смогут рассматриваться в числе реальных вариантов систем расселения.

1. Кудрявцев А. П. Устойчивое развитие городов России // Архитектура и строительство Москвы. 2002. № 5. С. 3.

2. Родман Б. Б. Распространение новшеств и расселение людей // Изобретатель и рационализатор. 1986. № 1.

В 1941 году группа английских архитекторов МАРС предложила проект преобразования Лондона в систему линейных городов. Город состоит из 16 жилых поясов по 600 тыс. человек каждый, располагающихся перпендикулярно по отношению к растянутому центру, промышленность – на концах магистралей, на которых расположено жилье (рис. 1). Эту схему можно считать наиболее перспективной планировочной структурой. В ней система параллельных линейных городов объединяется скоростной транспортной магистралью. Этим обеспечивается гибкость и удобство полного развития города на всех этапах его существования. Решаются важнейшие экологические и транспортные вопросы, а благодаря расположению лесопарковых массивов между жилыми полосами, создаются хорошие экологические условия. Примыкание лесопарков к жилым районам способствует общению с природой без какого-либо транспорта. Эта схема создает благоприятные условия для организации рельсового транспорта, в частности метрополитена. Планировочная структура параллельных линейных городов сводит к минимуму необходимость поперечного подвозящего транспорта для подвозки пассажиров к станциям метро и открывает перспективу существенного сокращения автомобильного транспорта.

Надо признать, что никогда еще не ставилась проблема градообразующей роли наиболее современного и массового вида городского транспорта – метрополитена. Представляется, что даже небольшие по объемам проектные и изыскательские работы в направлении признания первенствующего значения метрополитена как основного градообразующего фактора позволят положительно ответить на поставленные вопросы. В рамках одной выполненной нами работы нельзя, конечно, полностью решить проблемы поиска оптимальной схемы города, но все же можно высказать некоторые мысли, позволившие бы наметить пути решения этого чрезвычайно важного вопроса. Город, рассчитанный на население до 10 млн человек, по-видимому, является достаточным на отдаленную пер-

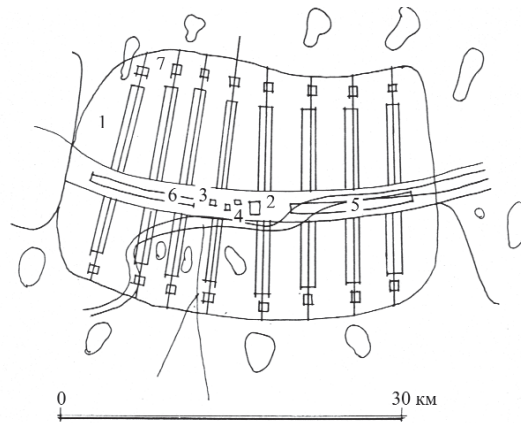


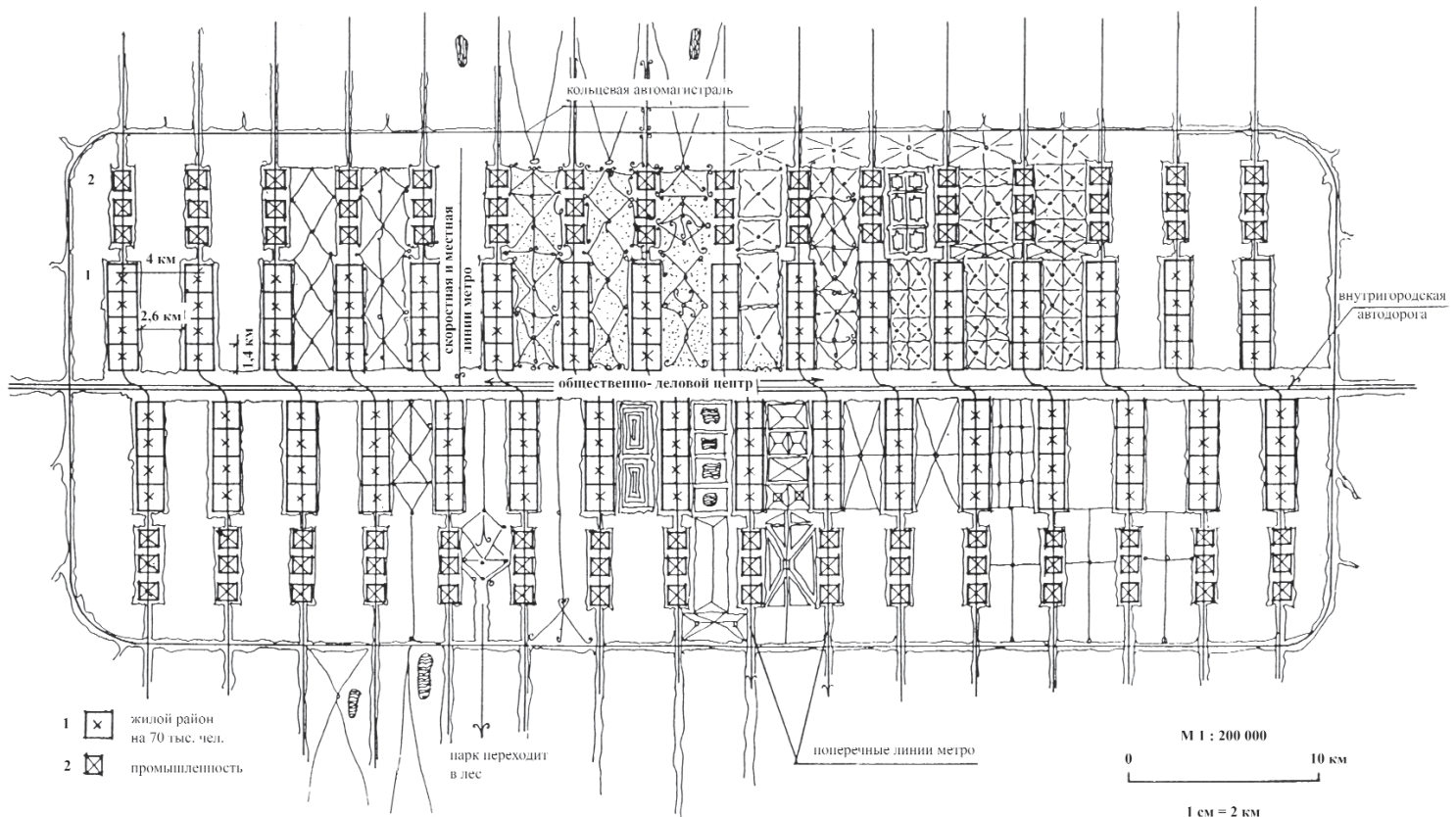
Рис. 1. Схема города системы МАРС. Проект реконструкции Лондона. 1941 г.
1. 16 жилых поясов для 600 тыс. жителей. 2. Торговый район. 3. Правительственный центр. 4. Культурный центр. 5. Восточная промышленная область и центр. 6. То же – западная. 7. Места приложения труда для населения отдельных жилых поясов

спективу. Настоящий проект не ставит целью определение оптимальных размеров города, но утверждает, что если эта величина окажется близкой к размерам наиболее крупных городов современности, то создание такого города с удовлетворительными условиями проживания вполне реально. Задача решается в экстремальных параметрах по тем соображениям, что проще перейти от большего масштаба к меньшему, чем обратно.

Основные положения проекта

Если предположить, что «растянутый центр» для города с населением порядка 8–10 млн человек явится основной магистралью города, оборудованной двойной линией метро – одной скоростной для перемещения на далекие расстояния со станциями через 4–5 км и другой для местного сообщения со станциями приблизительно через 1 км; от каждой станции основной скоростной линии под прямыми углами в обе стороны отойдут поперечные магистрали, с расположенными вдоль них также оборудованными нормальными линиями метрополитена со станциями через 1–1,5 км, основные селитебные территории города, а между поперечными магистралями зеле-

Рис. 2. Крупный линейный город, основанный на транспортной схеме метрополитена. (Полосовой город)



3. Российский городской транспорт сегодня. Устойчивое развитие городов. Деньги, жилище, транспорт, земля // Архитектура и строительство России. 2002. № 2. С. 32.

ные массивы, то можно утверждать, что при такой планировке город вполне может существовать практически при минимуме автомобильного пассажирского транспорта (рис. 2).

В системе МАРС все параллельно расположенные жилые полосы города пересекаются приблизительно посередине центральной магистралью. Нам представляется целесообразным условно северные и южные половины продольных жилых полос вместе с промышленными предприятиями (если предположить, что центральная магистраль близка к прямой линии и ориентирована с запада на восток) – сместить параллельно по отношению друг к другу на величину порядка 2–2,5 км, а расстояния между осями жилых полос увеличить до величины 4 км (рис. 3).

При реальном проектировании города принимаются меры для осуществления перевозок основной массы пассажиров без пересадок или с одной пересадкой, в частности: расположение места жительства на тех же магистралях, где и работа; расположение всех крупных учреждений и заводов на продольной магистрали города, вблизи скоростных станций метрополитена. Но, возможны и две пересадки. Поэтому компоновка станций метро выполняется так, чтобы время, затраченное на две пересадки, было бы меньше, чем затрачиваемое на одну пересадку, например, в Московском метрополитене. Это решается пересечением продольных и поперечных линий метро так, что оси их станций оказываются параллельными, находясь одна над другой. При этом оси северного и южного участков поперечных линий метро смещаются одна относительно другой на расстояние порядка 1 400–1 500 метров; между этими участками вписываются две кривые с радиусами 600–700 метров. Станции поперечных линий метро располагаются ближе к поверхности, станции продольных линий – глубже. Пассажиру, едущему по продольной скоростной магистрали (линия «Б») пересаживается на местную продольную магистраль (линия «А») перейдя платформу. При пересадке на поперечную магистраль пассажир третьего вагона поднимается по короткому эскалатору и попадает в такой же третий вагон поперечной линии. Этим продольные хождения пассажиров, совершающих пересадку, полностью исключаются.

Потоки пассажиров, входящих на станцию и выходящих из нее не совмещаются с пересаживающимися потоками пассажиров. В поездах, движущихся по продольным скоростным магистралям (магистраль «Б») на станциях двери открываются по обеим сторонам вагона. Пассажиры, пересаживающиеся на местную магистраль, выходят в левые двери, на поперечную магистраль – в правые. На местных продольных линиях («А», «Е») в поездах также открываются двери с двух сторон, причем на линии «А» в правую дверь выходят пассажиры, пере-

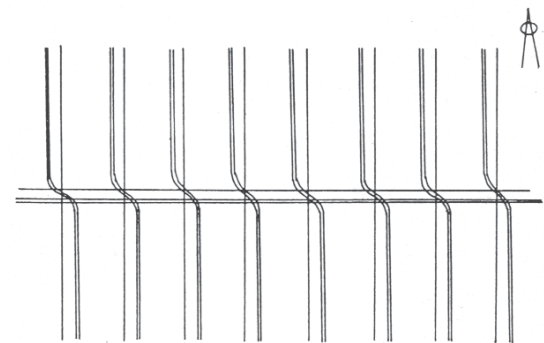
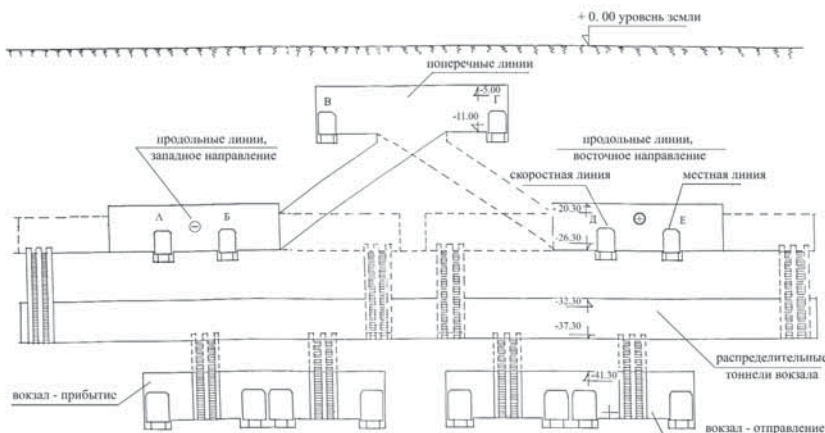
саживающиеся на скоростную магистраль, влево – пассажиры, следующие на вокзалы, расположенные под станциями метро (рис. 4). Все пересадочные станции метрополитена города будут иметь одинаковую компоновку. Интервалы между поездами – через 3–5 минут, остановки через 200–250 метров. Целесообразность и удобство пересадок такого типа ярко иллюстрируется в ранее приведенной нами публикации журнала «Архитектура и строительство России» в статье «Российский городской транспорт сегодня»: «Опыт функционирования таких пересадочных узлов, как у станций метрополитена «Выхино», «Щелковская», «Электрозаводская» и других, похоже, ничему не научил городские власти и планировщиков, **предопределяющих появление новых узлов столпотворения, где будут теряться драгоценные минуты, здоровье, вещи.** Любой пересадочный узел представляет собой своеобразный светофор, то есть место, где заведомо будут возникать заторы»³.

Основная центральная магистраль города при численности населения 10 млн человек имеет длину 60 км, поперечные магистрали (16 в северной части города и 16 – в южной) – около 6 км. Магистраль оборудуется двухпутной рельсовой скоростной линией. При фазе развития города близкой к полной, она будет представлять собой подземное четырехпутное скоростное метро. В первоначальной стадии – двухпутное метро пройдет по поверхности. Расстояние между поперечными магистралями 4 км. Каждая станция метро на поперечной магистрали является центром района с численностью населения 70 тыс. человек. Жилые районы имеют приблизительно квадратную форму 1400 x 1400 м, площадью около 200 га. Дома повышенной этажности. (Башенная система домов вовсе не является обязательной, возможна любая современная или перспективная система, этот тип домов принимается только для удобства расчета.) Двумя сторонами жилые районы вплотную соприкасаются друг с другом, две другие стороны непосредственно с лесопарками, расположенными между жилыми полосами. На каждой жилой полосе размещается 8 жилых районов по 4 на каждой половине. Лесопарки смыкаются с окружающей город природой. Ширина зоны промышленных предприятий не превышает ширины полосы жилой застройки, чем обеспечивается пешеходный доступ в лесопарки города и далее как угодно далеко в нетронутую природу.

Примерно по оси жилых районов и продолжающих ее полос промышленных предприятий устраивается двухпутное метро. Поезда метро в жилых районах идут под землей, в промышленных – по поверхности. За пределами города линии метро превращаются в обычную железную дорогу, **но приспособленную также и для движения поездов метро.** Из каждой жилой и промышленной полосы выйдет две железные дороги: одна на север, другая на юг. Протяженность указанных дорог – порядка

Рис. 3. Сравнительные схемы предлагаемого города (со сдвижкой поперечных магистралей – двойная линия) и системы МАРС (магистрали под прямым углом)

Рис. 4. Разрез по станциям метрополитена и вокзалу



Предлагаемая схема

Система МАРС

50–60 км, назначение их двоякое: а) в дневное время они служат для рекреации и обеспечивают жителям каждого района возможность выехать за город от своей станции метро без пересадок; б) в ночное время – по ним идет железнодорожное сообщение, обеспечивающее промышленные предприятия и предприятия промзоны всем необходимым (рис. 5). Вокруг города на расстоянии 50–60 км от его окраин устраивается кольцевая железная дорога, связывающая городские рельсовые дороги, они в свою очередь связываются с общегосударственной сетью железных дорог. Вдоль рекреационных железных дорог прокладываются автодороги. Вероятно, метро для большинства жителей города окажется конкурентоспособным по затрата времени иным видам транспорта, также личным автомобилям (схема пересадочных станций представлена на рис. 6.) В каждом жилом районе будет одна станция метро, сооруженная открытым способом, оборудованная четырьмя системами движущихся тротуаров (рис. 7). Каждая из них на расстоянии 250 м проходит в галереях, расположенных на поверхности (аналог – Воробьевы горы в Москве), далее на расстоянии 50 м – под землей на отметке приблизительно соответствующей отметке подземных переходов в Москве. Над надземными галереями устраиваются через определенные расстояния легкие пешеходные мостики с электроподогревом, обеспечивающие пешеходное движение в жилом районе. На центральной магистрали вблизи к пересадочной станции метро расположатся жилые и общественные здания. Пересадочные станции, как и станции метро поперечных линий, оборудуются движущимися тротуарами, но по иной схеме.

По периметрам площадей расположатся общественные здания, разработанные по индивидуальным проектам – театры, музеи, выставочные залы и т. д. За ними, на втором плане, – научно исследовательские, проектные, учебные институты и пр. Стилобатные части высотных зданий соединятся магазинами с парадно оформленными витринами. Пространства между районами используются как резервы для жилой зоны и дальнейшего развития общественных учреждений, что создаст благоприятные условия для трудовой деятельности, оказываясь на одной улице со скоростным транспортом и в близости к станциям метро. По-видимому, параметры этой зоны будут вполне достаточными на перспективу. Между пересадочными станциями метро, вдоль продольной магистрали для местного сообщения и в рекреационных целях пускается наземный транспорт в виде «поезда» открытых микроавтобусов на электроаккумуляторной тяге.

Более правильным было бы назвать наш Город «Полосовой город, включающий в себя систему линейных городов, объединенных общей транспортной осью». При этом не декларировать максимальную численность до 10 млн человек, но утверждать, что,

интегрируясь вдоль общей транспортной оси, малые, средние и большие города (70, 140, 210... тыс. человек) образуют одно крупное поселение численностью до 10 млн человек. При полном развитии города до 10 млн жителей организуется 16 подземных пассажирских вокзалов, оборудованных восемью станционными посадочными тупиками – 4 для прибывающих поездов, 4 – для отправления. От вокзалов осуществляются дальние перевозки пассажиров, пригородные линии совмещаются с поперечными трассами метрополитена. Для дальних пассажирских железных дорог предусматриваются подземные глубокие вводы и подземные вокзалы, совмещенные с пересадочными станциями метро по примеру ряда зарубежных городов. Разделение железных дорог на рекреационные пригородные, на которые можно попасть без каких-либо пересадок от ближайшей станции метро, и на дальние – ликвидирует многолюдность вокзалов, пересечение пассажиропотоков, отправляющихся на воскресный отдых, с пассажирами, отправляющимися по делам и в дальние поездки, что создаст в высшей степени благоприятные условия. **Основной отличительной чертой города является близость всех сооружений и жилья к природе. В городе 30 лесопарков суммарной площадью 45 тыс. га, площадь лесопарков превосходит площадь застройки города. Близость природы подчеркивается легкой доступностью выезда за город с любой станции метро без пересадок. Эти особенности города должны положить определенный отпечаток на архитектурно-планировочную композицию селитебной части города.**

Большие расстояния между жилыми домами (200–250 м) позволяют организовать озеленение жилых районов, переходящее в лесопарковые зоны, чем предопределяется планировочное решение жилых районов, гармонично вписывающихся в природу. **Это решение окажется тем более легко осуществимым, что жилые районы города будут свободны от транспортных развязок, эстакад, скоростных автотранспортных магистралей и особенностей современного города, чрезвычайно затрудняющих хорошее планировочное решение.** Парадность и торжественность центральной магистрали подчеркивается наличием тридцати двух тупиковых площадей, замыкающих поперечные магистрали, на них расположатся архитектурные доминанты, аналогичные Адмиралтейству Захарова в Петербурге, или церкви Спаса на Ильине в Новгороде. Объекты бытового обслуживания расположатся в глубине кварталов, а на центральной магистрали – наиболее выразительно оформленные магазины, в том числе отражающие интернациональный характер нашей культуры. Там же магазины – выставки разных регионов и стран мира. Архитектурное звучание этой центральной улицы города должно быть близко по звучанию замечательной музыке А. Хачатуряна к балету

Рис. 5. Схема транспортных коммуникаций

Рис. 6. Пересадочные станции метро

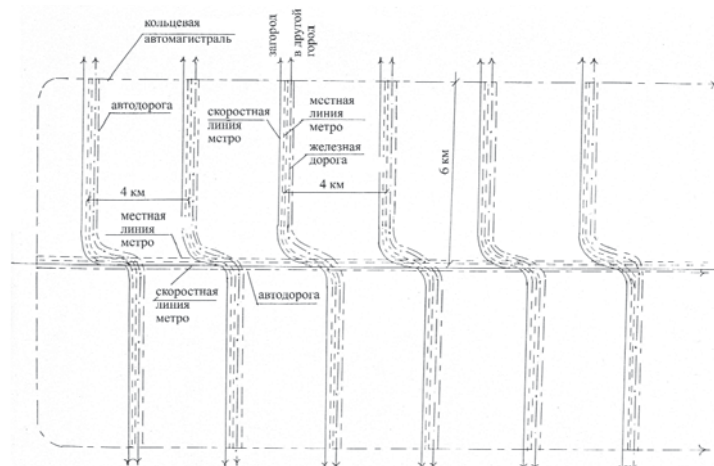
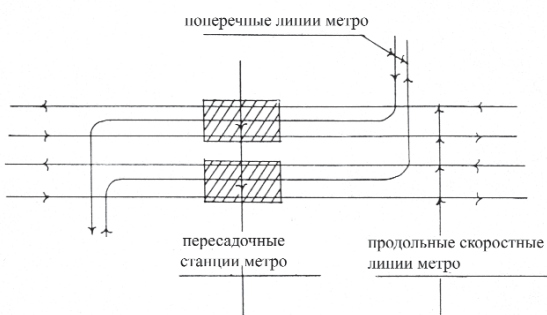
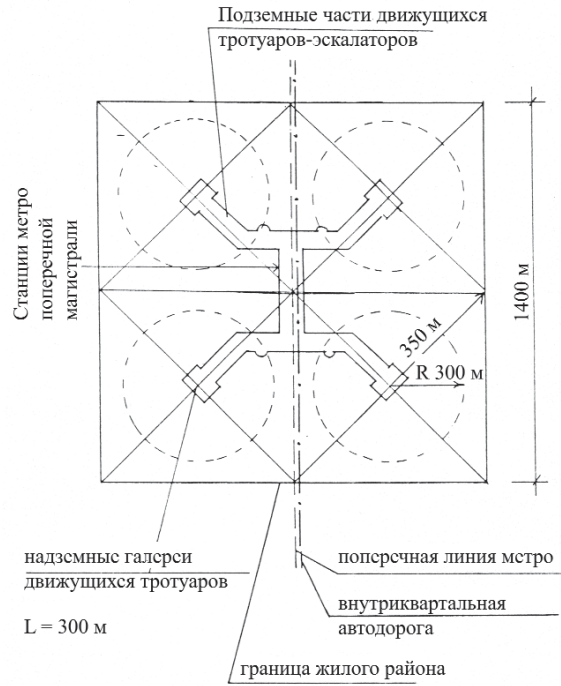


Рис. 7. Станция метро в жилом районе



«Гаянэ». «Никто никого не превосходит, все прекрасно по отдельности и еще более прекрасно в целом».

Создание мощной и разветвленной сети метрополитена, выполняющей весь необходимый объем перевозок пассажиров все же не исключит использование некоторых видов специального автотранспорта: одна кольцевая магистраль по внешнему абрису города, другая – вдоль центра, обе соединяются шестнадцатью внутригородскими автодорогами, проходящими вдоль жилых районов. Район оборудуется системой внутриквартальных проездов и центральной автодорогой с незначительным движением, направление ее приблизительно совпадает с осью поперечной линии метро. Магистральная дорога оборудуется контактной сетью для движения грузовых троллейбусов только в ночные часы для перевозки негабаритных грузов.

Система МАРС предполагает снабжение торговых центров города автомобильным транспортом. Нам представляется целесообразным использовать для этого перспективный и уже применяемый подземный пневмоконтейнерный транспорт, связывающий предприятия промком-

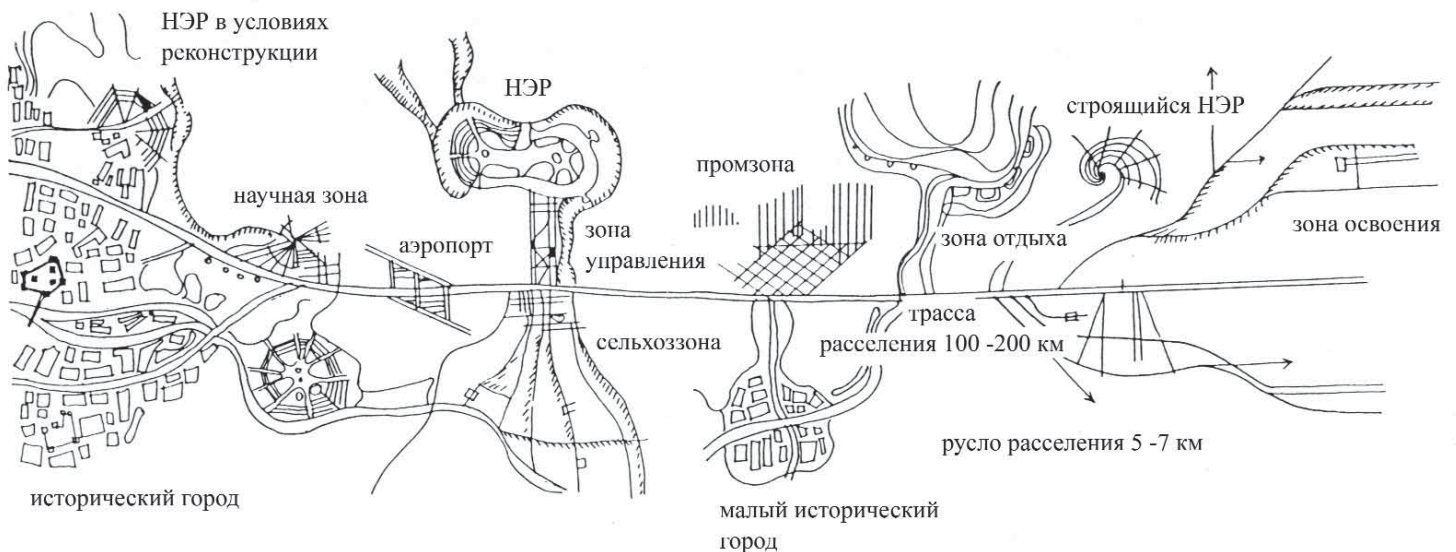
зоны, загородные базы сельскохозяйственных и других продуктов и товаров непосредственно с торговыми предприятиями города. С целью обеспечения благоприятного отдыха в лесопарковой зоне, кольцевая автодорога приподнимается на эстакаду и по ней организовывается многополосное движение грузовых троллейбусов типа «мамонтов». Для обеспечения прямых поездок между окраинными предприятиями в рабочие дни, а в выходные дни в рекреационных целях, возможно движение пассажирских троллейбусов (по двум средним полосам, без съезда с эстакады). По центральной магистрали будут курсировать открытые автопоезда на электроаккумуляторной тяге.

К специализированным видам транспорта относятся: аварийный транспорт, пожарные машины, скорая медицинская помощь, доставка товаров и продуктов, перевозка строительных материалов, сырья, продукции для производств, расположенных на центральной магистрали города (в ночное время), транспортировка багажа (в основном в ночное время), туристские автобусы. В небольшом объеме сохранится таксомоторный парк. Перевозка пассажиров, прибывающих в город дальним транспортом, сводится к минимуму, т. к. они будут следовать без багажа, доставит который служба, организованная по принципу почтовой. Багаж, в том числе и упакованный в чемоданы, перевозится в стационарных контейнерах трех-, четырехкратных размеров. Багажные конторы располагаются в каждом доме. Пассажир получает контейнер и ключ от него, переносит багаж в контейнер, закрывает его, оформляет документ. Контейнер багажной конторой перевозится в ночное время к поезду или самолету. При получении багажа эта же операция повторяется в обратном порядке. Элементарные расчеты потребного вспомогательного транспорта показывают, что он будет по количеству автомобилей во много сотен раз меньше, чем общее количество автомобилей в современном крупном городе.

Такая планировочная структура позволяет наиболее полно удовлетворить потребности человека в удобной благоустроенной работе, чистом воздухе, приближенным к жилой застройке лесопаркам и открывает практически неограниченные возможности расширения города. Этим достигается:

1) Возможность пешеходного выхода человека на природу (лес сохраняется в своем естественном природном виде). Размеры каждого из 30 лесопарков 2,5 x 6,8 км (более 1,5 тыс. га) – значительно больше Измайловского парка.

Рис. 8. НЭР в линейной планировочной структуре



2) На пешем ходу, пройдя 500–600 м можно не только попасть в относительно благоустроенный лесопарк, но и выйти по нему на природу типа подмосковных лесов в районе Муранова, Абрамцева. Все 30 лесопарков по существу являются широкими коридорами в 2,5 км, по которым природа входит в город и пронизывает его до самого центра. **Таким образом, осуществляется извечная мечта жителя города о непосредственном и полном контакте человека с природой.** На лыжи можно встать у своего дома и уйти за десятки километров, не встречая на своем пути баз, заборов, пустырей, свалок. Можно совершить и короткие прогулки в лесопарк, ничем по своему виду и сущности **не отличающийся от леса.**

3) Каждая поперечная линия метро, проходящая через жилые районы, за границы промзоны выходит на поверхность и превращается в загородную линию, ничем не отличающуюся от современной «электрички» (легкое метро), но более удобную. Сесть на эту «электричку» можно пройдя около 400 м до ближайшей станции метро и уехать за 30–50 км за город, не пользуясь вокзалом. Все поезда метро будут окрашены, например, в голубой цвет и иметь 7-вагонный состав и интервалы между поездами порядка 1,5 минут. Загородные поезда пойдут по тем же путям с остановками на тех же станциях метро, но, в зависимости от времени года, дня недели и времени суток, будут иметь от 2 до 7 вагонов и интенсивность движения от 5–10 минут до получаса и более. Для удобства опознавания пригородные поезда окрашиваются в цвет, резко отличающийся от цвета обычных поездов метро, например в красный. Нетронутость природы в лесопарковой зоне подчеркивается отсутствием наземного транспорта, полным отсутствием каких-либо шумов и загрязненного воздуха.

4) Основной принцип, заложенный в градостроительной идее Гутнова, Лежавы и др. (НЭР, **рис. 8**) также оказывается выдержанным в предлагаемой планировке, т. к. каждый район города представляет собой НЭР, только меньше по численности населения (НЭР – 100 тыс. чел., район – 70 тыс. чел.), что придает им еще большую привлекательность и компактность, здесь человек ясно ощущает внутреннюю организацию пространства, в котором он живет. Станции внутригородских и загородных путей сообщения, магазины, предприятия бытового обслуживания, зоны отдыха, средние учебные заведения и дошкольные учреждения находятся в радиусе пешеходной доступности. Жизнь в таком районе ничем не отличается от жизни в благоустроенной сельской местности.

5) Планировка города создает благоприятные условия для работы: деловая жизнь города происходит фактически на одной магистрали; обеспечивается быстрая связь между учреждениями по одной линии метро, т. к. они располагаются вблизи скоростных станций метро и соединяются с ними подземными переходами.

6) Создается благоприятная возможность перемены места работы: мощная транспортная система города не меняет условия жизни человека, независимо от расположения его работы от места жительства.

7) Планировка города отвечает основным условиям современного градостроительства – возможности свободного развития города. Застройку города предполагается вести от середины центральной магистрали в обе стороны, застраивая сначала одну поперечную магистраль от центра к периферии, затем так же вторую, третью и т. д. Промпредприятия сразу же «сажаются» на свои места, таким образом численность города может начаться с населения в 70–140 тыс. человек и развиваться до 7–8 млн человек. Возможны варианты: город в несколько млн человек застраивается высотными домами, либо первоочередные кварталы можно застраивать жилыми домами в 13–14 этажей (**рис. 9**).

Заключение

Уменьшая роль автомобилей как лидирующего транспортного средства для массовой перевозки пассажиров внутри большого города, мы вовсе не хотим сказать, что он совсем исчезнет из обихода. Он, безусловно, сохранится в сельском хозяйстве, объекты которого размещены на больших пространствах. Это же относится к крупнейшим стройкам: там автомобиль нужен каждому работнику, т. к. централизованные транспортные системы пассажирских перевозок на стройках, как правило, несовершенны. В какой-то степени автомобиль можно сохранить и для жителей крупных городов как средство дальнего туризма (применительно к Москве – это поездки по различным регионам). Получается что-то похожее на систему частных моторных лодок, имеющихся в настоящее время в городах, раскинутых по берегам крупных рек, но число таких автомобилей будет неизмеримо меньше, чем при использовании автомобиля для внутригородских перевозок. Вместе с тем линейная планировочная структура города позволяет полностью использовать достоинства метрополитена как определяющего транспортного средства.

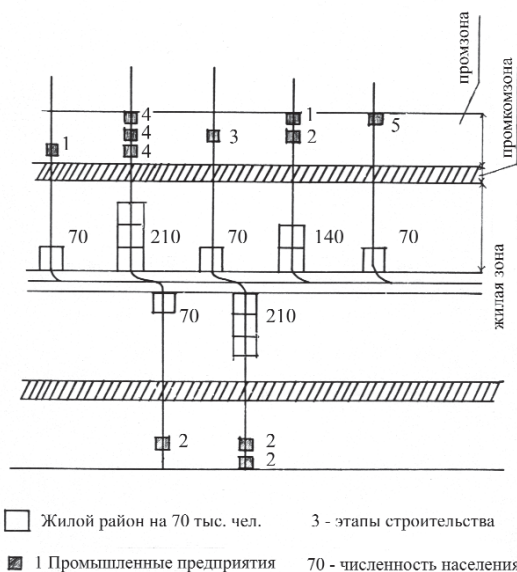


Рис. 9. Этапы строительства города

Линейный город: проект для России

текст
Евгений Беляков

Понимание настоящего, а тем более сколько-нибудь глубокий взгляд в будущее осуществляются не так, как мы познаем, к примеру, какой-нибудь обычный физический объект. «Настоящее», «будущее» и «прошлое» теснейшим и, в общем-то, непостижимым образом связаны между собой.

Так, мы ничего не поймем в себе, не познав свою историю, но познание это также не может быть обычным (то есть привычным для «объективных» наук), ибо история не предмет и не объект. Что же? Ее, конечно, можно условно назвать «субъект», потому что сложность прошлого «как объекта» сопоставима с нами, познающими. Но в то же время она распадается на множество отдельных людей, индивидуальных, отдельно взятых субъектов. Как будто осколков зеркала, в каждом из которых что-то отражается, одно и то же, да только не совсем одно.

Но совершенно справедливо будет заметить, что общаться-то можно одновременно лишь с одним человеком-субъектом, ведь когда люди говорят хором, никого не слышно; да и то – как это: общаться с **прошлым** человеком? Ведь даже если он жив, то он сегодня – сегодняшний. А с тем, вчерашним, как с ним связаться? Как он нам ответит?

Остается лишь одно – внутренний диалог, если исследователь помнит этого человека, если он может представить себе, что бы он ответил на тот или иной вопрос. И мы приглашаем читателя к такому диалогу, ведь автор проекта, о котором идет речь, принадлежит эпохе «реального социализма», он умер много лет назад.

Только одна сложность в таком «виртуальном диалоге» – в некотором смысле перестаешь быть исследователем: невозможно вести **человеческий** разговор и одновременно изучать, а значит, манипулировать, – противоречие в определении. Исследователем становишься потом, когда изучишь самого себя: что в тебе изменилось после подобного «виртуального» общения с «видениями прошлого».

Но ведь и вообще в гуманитарной сфере исследователь – это не то, что в технике и в естественных науках. Это – не только наблюдатель. А и реальный, живой, чувствующий человек, которому ничто человеческое не чуждо – как достоинства, так и слабости. И «познание» тут – самоизменение, рост личностных и гражданских качеств, а также понимания, как живут и чем дышат люди и как с ними лучше обращаться, как поступать.

И именно поэтому никак нельзя упустить необычную возможность осуществить такой межвременной диалог. Возможность сопоставить сравнительно недавнее (но ставшее так уже далеким!) наше прошлое и настоящее. Взглянуть на себя двадцати-, тридцатилетней давности глазами человека того времени и – одновременно – искушенными глазами нас нынешних.

Ощутить некий Завет Прошлого.

Потому что человек, коль уж он – субъект истории, находится на пересечении двух перекрещивающихся лучей – луча Завета и луча Будущего, то есть мира следующих поколений.

В Древней Руси князья говорили: «Не погасла бы свеча!» Горящий огонек, зажженный предками, следовало передать потомкам. Этот горящий огонек в данном случае – и есть Проект.

Тот человек, глаза которого смотрят на нас из прошлого, и которого мы оцениваем и изучаем из настоящего, – выдающийся советский инженер-гидростроитель Иосиф Завалишин. Для нас, его учеников и последователей, он – для одного учитель, для другой – отец и тоже учитель. Образ Завалишина остался в нашей памяти четким и несмываемым, таким, который волей нашей фантазии может превратиться в собеседника...

Проект линейного города (ЛГ) не только архитектурный проект. Его можно было бы назвать **цивилизационным проектом**, потому что он призван – в перспективе – решить основные задачи современного этапа человеческой цивилизации.

Помимо того, что Проект ЛГ – это расчет, своего рода математическая теорема, все этапы доказательств которой развернуты перед читателем, это еще и попытка создать (а пока спроектировать) для будущего человечества такую среду, где взаимодействию природы и человека не противостоял бы барьер искусственных каменных стен и лишенных растительности мостовых, а общению людей между собой – классовые, национальные, расовые да и просто «физические» барьеры, когда в огромной толпе человек чувствует себя одиноким, создавая толпу одиноких людей.

Конечно, скажут, в конечном счете, все решает САМ человек, все люди, все общество, все его единицы. Будет ли общество добрым или злым, агрессивным – это должно быть **решением**, и решают не архитекторы и не философы. Но среда может быть «позитивной» и «негативной». И разве нужно скрывать или держать под секретом тот очевидный для всех факт, что **ныне среда человека негативна**.

Современный город, мегаполис, не предоставляет своему населению условий для выработки высокого гуманистического (то есть попросту доброго) мировоззрения. Наоборот, он всюду и везде продуцирует индивидуализм, агрессию и соответствующие типы психики и идеологии.

В современном городе нашему современнику, оторванному от контакта с природой и людьми, насильственно погруженному в поток напряженной, рождающей непрерывный стресс деятельности, очень трудно обнаружить где-нибудь в каком-нибудь закоулке цветы мягких и нежных человеческих чувств, альтруизм и рыцарство, глубокий коллективизм и искренность. То высшее, что воспевали поэты всех времен и народов, – любовь – превратилось в соревнование и охоту, в предмет купли-продажи. Трудно верить юному человеку в человечество, наблюдая вокруг подобные «образцы».

Между тем «толпа одиноких» – это явление во многом продуцируемое существующей господствующей транспортной системой – автомобилем. Создавшее автомобиль общество вынуждено рабски служить своему созданию, приносить ежедневные человеческие жертвы новому божеству.

Крен средств в пользу индивидуального транспорта приводит к тому, что транспорт общественный становится вариантом «для бедных» и устраняется соответствующим образом. С самого утра тысячные толпы обычных граждан спускаются в недра земли и стоят в туги набитых подобными им существами вагонах поездов, с громким скрежетом мчащихся внутри черных коридоров, пока наконец не достигнут пункта

назначения. Городские власти просто не имеют средств увеличить хотя бы раз в пять подвижной состав в так называемые «часы пик», поэтому люди, вынужденные платить за проезд значительную долю своей зарплаты, ощущают себя обворованными.

Не удивительно, что заветная мечта многих наших сограждан – приобрести удобный, комфортный индивидуальный транспорт, хотя и с ним тоже связаны многообразные проблемы. И первая из таких проблем, но отнюдь не последняя, – опасность автомобиля, как для владельца, так и для пешеходов. Но эту проблему мы рассматривать не будем. Желаящим ощутить ее остроту достаточно включить телевизор, где ежедневно, будто нарочно создавая у владельцев автотранспорта комплекс страха, показывают сводки аварий на автодорогах.

Гораздо важнее проблема, которую можно было бы назвать «нуклеаризацией» населения. Для среднего современного человека, человека города, жизненная среда, среда общения, сводится к маленькой («нуклеарной») семье, где он утром может выпить чашку чая, затем, быстро накинув пальто, переходит из квартиры в автомашину (или в метро). Далее – общение на работе с «чужими» и вечером возврат в родное «гнездышко» в столь усталом состоянии, что невозможно нормальное общение с близкими, например с детьми. Но даже если в семье «все нормально», если там царит любовь и терпение, то уж на общение с соседями, на расширение круга контактов сил и времени никак не остается. Да и желания: в высших стратах «чужие» чаще всего конкуренты, общение с которыми – продолжение бизнеса, в низших – почти все время уходит на дорогу на работу и обратно в некомфортабельном общественном транспорте и на бытовые хлопоты. Годы, живя в одном и том же доме, люди современного города подчас никогда не общаются друг с другом и даже не знают имен соседей, живущих с ними на одной лестничной клетке.

Совсем иное мы встречаем в деревне. Там может быть тысяча домов с «хозяйством», огородами, но там все друг друга знают и очень много общаются, пересказывая на завалинке новости и происшествия. Деревенская система жизни с общением с животными, с природой, конечно, гораздо «коллективистичнее», и она в гораздо большей степени способствовала внутреннему духовному росту человека (и все это до тех пор, пока тлетворное влияние города не коснулось деревни: и тогда в деревнях перестали петь и стали пить).

Но деревенская община тысячелетиями была «замкнута». И жестокие слова Маркса об «идиотизме деревенской жизни» во многом были и остаются горькой правдой. Транспорт деревни была и остается лошадь. И если бы мы призывали вернуться к деревен-

скому образу жизни, то это значило бы, что мы пропагандируем вернуться к тысячелетнему застою. Это абсурдно.

Проект ЛГ предполагает **синтез**, «снимающий» обе противоположности, берущий от них самое лучшее: от мегаполиса – динамику развития, от деревни – близость к природе и близость людей между собой («коллективизм»).

Дело в том, что в ЛГ человек одновременно принадлежит двум общинам: той, в которой он проживает, и производственному (или научному) коллективу, которые могут быть расположены очень далеко друг от друга. А ведь люди из одного и того же «района» ЛГ работают в самых разных местах.

Таким образом, возникает сложная система взаимосвязей и коммуникаций, **раскрывающих** общину всему миру, система лучей, делающая мир деревни зеркалом мира всего ЛГ, и далее – всего человечества.

И сразу возникает вопрос о реальности, о воплощенности Проекта в России. Прежде всего, два вопроса:

1. Возможна ли концентрация средств такого объема и централизация управления, при которой градостроительный проект обретает право на «серьезный уровень» обсуждения?

2. Синтез городской и природной среды, очевидно, предполагает высокие показатели так называемого «человеческого фактора», а попросту – воспитанности людей. Посмотрите на современный Измайловский парк – насколько он замусорен, загрязнен нашими же с вами согражданами!

Завалишин в чем-то напоминает Циолковского. Прежде всего, широтой, масштабностью затрагиваемых им тем и проектов. Должно пройти время, чтобы его идеи были усвоены и оказали воздействие на реальную проектную практику, тем более – воплотились в жизнь. Но не нужно забывать, что меньше века прошло от «завиральных» идей Циолковского до полетов в космос, впервые совершенных нашими соотечественниками.

Очевидно, чтобы появился новый Король, необходимо, чтобы старые завалишинские рукописи увидели свет и чтобы свет увидел их. Существует легенда, по которой средневековая Европа была «создана» орденом тамплиеров, призвавшим население строить готические храмы на основе старинных архитектурных рукописей, найденных в подвалах Иерусалимского Храма. Так это или не так, очевидно одно: чтобы рукописи «заработали», они должны быть **найжены**. В нашем обществе в последнее время очень мало крупных идей и вдохновляющих многих людей проектов. Не настала ли пора найти те старинные рукописи, которые позволили бы нам ощутить смысл жизни и претворить это духовное состояние в конкретные дела на благо и счастье наших потомков?

Идеальный город в мифологии и культуре

От города-рая к городам-гипотезам

В религиозной картине мира классическим примером «идеального места» является описание Рая как центрального фрагмента картины мира, венца идеального представления о мироустройстве, его будущем. Из трех основных интерпретаций рая в христианской традиции (рай – небеса, рай – сад, рай – град небесный) главный интерес

представляет концепция рая как идеального города. Это можно рассматривать как одну из первых версий идеального города, в программу которого положена картина идеального мира – будущего, освобожденного от скверны мира после Апокалипсиса, с многократно умноженной символикой избранничества. Эта линия берет свое начало

текст
Ольга Железняк

с Небесного Иерусалима – квадратного в плане города, ориентированного по сторонам света, с двенадцатью входами, по три с каждой стороны, украшенного драгоценными камнями, – т. е. имеет многократно усиленную символику «избранничества» и идеальности. Довершает эту символику и усиливает ее цвет. Город предстает как многоцветный, сверкающий и светящийся подобно драгоценному камню. Цвет и блеск камней и материалов, закрепленная за ними символика умножают духовную силу города. Таким образом, идеальный город в модели мира предстает как сверкающее, излучающее цветной свет многоцветное пространство, достаточно структурированное и глубоко сакрализованное.

Еще одна отличительная особенность Небесного Города Иерусалима – его уподобленность стеклянному городу, хрупкому, прозрачно-призрачному, идеальному. В этом городе улицы – «прозрачное стекло» (которое служит символом идеального наряду с цветом, драгоценными камнями и материалами). Невольное сравнение с Небесным Городом приходит при упоминании о современных «стеклянно-зеркальных городах», о «стеклянной архитектуре»: изобилие стеклянных и зеркальных поверхностей превращает пространство современного города в бесконечно изменяющуюся, трансформирующуюся, «мимикрирующую» среду. Многократно отраженная и преломленная в различных плоскостях окружающая среда становится непрерывной и бесконечной, создавая иллюзии материальности или, напротив, отсутствия ее. Город как бы утрачивает свои «земные» качества, приобретает свойства ирреального «место-пространства».

Что это – дань современным технологиям и моде или еще одна (может быть, интуитивная и не до конца осознанная) попытка претворения идеального образа? А сам библейский образ – это мистический прогноз и / или дальновидная программа?

Идея города-рая, рая как города получает свое продолжение в разработках утопических проектов идеальных городов Т. Кампанеллы, И. В. Андреа и др., а также в текстах научно-фантастических романов. Очень интересен в этом плане цикл произведений С. Лема «Кибериада». Идея кибер-цивилизации и *subercity* доведена в нем автором до логического завершения, до идеала, когда цивилизации роботов разных систем и разных поколений изображаются в качестве идеально устроенных миров, имеющих приоритет над системами с другими формами жизни. Т. е. мы имеем идеальное общество, которому соответствуют идеальные здания, сооружения, города и целые планеты. И здесь эталон идеальной картины, ее образа начинает удивительно совмещаться с описанной выше картиной города-рая – это сверкающий драгоценными камнями, переливающийся всеми цветами радуги мир. Так, например, планета Криония блестит «словно бриллиант, медленно вращающийся на черном бархате». Города и дворцы на планете из прозрачных кристаллов и освещаются лимонно-желтыми и серебристыми северными сияниями, которые полыхают «словно плененные духи». Все искрится разноцветьем драгоценных камней, город прекрасен своими фасадами домов, «серебром окованными», бриллиантами и «сапфирами выложенными».

Свой вариант идеального города-рая (чем-то похожий на идеальный город, описанный А. Пушкиным в известной «Сказке о царе Салтане, сыне его славном и могучем богатыре князе Гвидоне Салтановиче и о прекрасной царевне Лебеди») предложил в начале века немецкий художник Ц. Клайн. По его версии, город должен быть расположен на море, на скалистом острове. «В нижней части города – гавань, банки, офисы. В верхней части на скале – жилой массив, цветной город с зелеными, синими, красными и желтыми улицами. Храм в виде крутой кристаллической пирамиды завершает композицию». ¹ Еще одну похожую утопию представил К. Шмидт-Роттлуфф.

Современным примером материального воплощения идеи города-рая может служить французский город Марн-

ла-Валле. «Голубой город» французского колориста Ф. Риети практически наследует концепцию Рая – Града Небесного, делая земной город похожим на «осколок неба, упавший на землю». Город, задуманный Ф. Риети как небесный отблеск, идеал, непохожий на все земное, должен вызывать в человеке мысли о небесах, но он не должен слиться с ними. Такой образ и наталкивает на мысль об отождествлении его с образом священного небесного города или «земным раем», перенесенным с востока. В то же время здесь прослеживается некоторая связь с представлением о рае как о небесах; о чем свидетельствует стремление Риети «оторвать» город от земли, почти уподобить небу, употребив в основном неземные, трансцендентные цвета. Ведущая синяя гамма используется автором еще и для того, чтобы увековечить город, наполнить его духовной силой, умножить его значение идеального, избранного, как это сделано в Библии (например, при употреблении драгоценных материалов и магических чисел – 3, 12, 1 000). Это также возвращает нас к мысли о Небесном Иерусалиме. Еще больше подчеркивает единство «Голубого города» с изложенной идеей рая как пространства, светящегося внутренним светом и сверкающего драгоценными материалами и камнями, ассоциация-образ, которой следует автор, проектируя центральную часть города. По замыслу Риети, центр должен производить впечатление прекрасного кристалла турмалина или лазурита, излучающего цветной свет. Для сравнения можно обратиться к Библии. В Евангелие (гл. 21) Небесный Иерусалим уподобляется «камню яспису кристалловидному». Усиливает сходство с идеальным городом – Иерусалимом – и живительный всплеск оранжево-охристого цвета, пронизывающий сверкающий кристалл-город, подобно «реке воды жизни», «исходящей от престола Бога и Агнца», и древу жизни на берегах этой реки в святом городе Иерусалиме.

Следующий ракурс исследования идеальных представлений – гипотетические ситуации и представления о городе, о системах устройства и жизни как версии-перспективы возможного развития городов. Рассмотрим несколько примеров, которые так или иначе демонстрируют воплощение различных картин мира, новых форм устройства общества, и в то же время – прогнозируют варианты развития городов в зависимости от принятой модели мироустройства, в частности обратимся к городам-гипотезам. Описанные в утопических и научно-фантастических произведениях, они составляют самостоятельную линию фиксации и область существования города как идеального представления, как отражения картины мира в структурах различных систем миропонимания и в образах города. Это версии-гипотезы, в которых рассматриваются прогнозы возможного развития городов, различные варианты трансформации представлений о городе, критические состояния городской системы и т. п., что представляет несомненный интерес для понимания настоящего и будущего города, как версии-перспективы его существования и развития.

Одна из таких гипотез – версия будущего города-гонады как самодостаточной искусственной системы, противопоставленной естественному миру и Космосу в целом, описана в романе Р. Сильверберга «Вертикальный мир». Идея стабильности как вызов Космосу с его вечностью и непрерывностью заложена в концепцию гонады. Но в отличие от Космоса, город не способен к развитию и изменению. Он вечен, насколько может быть вечным творение человеческих рук, и неизменен. Внутри него все идет по замкнутому кругу. И лишь периодически этот упорядоченный и размеренный мир «взрывается» музыкальными цветосветовыми феериями. Концерты иррациональной, космической музыки, слитой воедино с цветосветовым спектаклем, являются для жителей гонады катарсисом и сеансом шоковой терапии одновременно.

И вновь все возвращается в свою колею. Очень редко происходит образование новых гонад. Но такие транс-

1. Проектный анализ в средовом дизайне.

2. Коган Л. Б. Праздник в городе или праздник городов // Проект Байкал. № 14. С. 52–53.

формации не бесконечны. Скоро этот процесс завершится, и констелляция (образование нескольких городов) приобретет абсолютно законченный вид. Сам город представляет собой гигантскую вертикальную структуру, разделенную по вертикали на множество различных уровней, которые подчинены строгой иерархии. (Достаточно ясно можно прочитать в этой структуре слепок-интерпретацию картины мира с деревом жизни, соединяющим Небеса, Землю и подземный мир.) Но этот вертикальный мир не имеет ничего общего с горизонтальным миром, миром живой природы. Он строго упорядочен, имеет высокую степень коллективизации, жестко стратифицирован и абсолютно изолирован, даже от контактов с другими гонадами. Представления о пространстве ограничены внутренним пространством города и совершенно исключают понятия о мире вне гонады. Непогруженность в Космос, отсутствие знаний и бытовых представлений о Космосе в мифологии горожан ведет не только к оппозиции окружающему миру, но и к полной закрытости внутри собственного пространства. Мир как город и город как мир, ставший и неизменный, – вот основная модель, которая нашла отражение в устройстве города. И этой неизменности, в идеале, не нужен цвет. Но без цвета система мертва, и отсюда фантастические и безумные цветосветовые и музыкальные феерии, подобные периодическим инъекциям живительной силы для поддержания организма.

Город как изолированная, замкнутая система описывается и в «Городе и звездах» А. Кларка. Город Диаспара «не соприкасался с внешним миром: он сам был вселенная, замкнутая в себе самой». Но в отличие от предыдущей модели, этот город – не застывшая жесткая структура, а специфически живой организм, находящийся в состоянии непрерывной внутренней трансформации. Эта суперсистема, представляющая собой гигантскую компьютерную сеть, изначально была запрограммирована на обслуживание человека. Но со временем необходимость сохранения стабильности самой системы становится приоритетной, и город начинает устанавливать свои нормы и правила, фактически превращая жителей в заложников. Город предстает здесь идеальной обслуживающей системой, уникальной по своей конструкции, по модели мира и стереотипам взаимоотношений между жителями и городской системой, но это мир, воплотивший в себе «метафизику» виртуального пространства, «живущего» по законам *cybercity*. На героя, покинувшего наконец мир *cybercity*, обрушивается «обилие запахов и цвета», столь несвойственное супергороду. И это – знак различия миров, интеллектов, цивилизаций.

В целом нельзя не отметить особенность, отличающую практически все рассматриваемые примеры, – это противопоставленность города окружающему миру, символом которой является цвет. В разных формах и по-разному, независимо от картин мира и системы общественного устройства, город неизбежно оказывается инородным телом в общем пространстве естественного мира и целого Космоса. Собственно развитие города как изолированной системы приводит со временем к деформациям и разрушению, что может стать вероятностным прогнозом будущего городов.

А теперь попробуем посмотреть на город изнутри, на то, как представляется жизнь города, его внутренняя система, образы города и горожан. Опишем возможности изменения города, его образа в целом, под влиянием введения новых или мутации старых культурных и политических моделей.

Говоря о специфике идеальных картин различных миров, следует отметить тот факт, что во многих текстах идеальные миры, соответствующие картинам чистого разума, оказываются почти столь же холодны и монотонны, как их тоталитарные коллеги, как бы подчеркивая тем самым их неестественность и неприспособленность для человека. Так, идеальный белый город – «порожде-

ние разума» пришельцев в романе К. Саймака «Кукла судьбы» – сияет надменным блеском дорогого фарфора, возносясь в небеса. В его белизне ощущается некая пури-танская отчужденность: ...все было фарфорово-белым, «как будто... неутомимый скульптор изваял из одного огромного куска камня единую скульптурную группу». Но ничто не двигалось и не шевелилось. Город был мертв. Человек чувствует себя в городе пойманным в ловушку: «Город давил. Он громоздился со всех сторон... Все здания были одинаковыми. В них не было того, что можно... назвать архитектурным стилем... только прямые линии и массивность». Белизна этого города отчуждает его от реальной жизни, превращая в форпост чистого разума. Происходит «перевертыш», и высокий белый цвет начинает таить угрозу. Вновь вступает в игру амбивалентность цвета, подобно качающемуся маятнику изменяя значение с одного знака на другой. И опять альтернатива – древняя самобытная цивилизация, несущая в себе знание о множественности реальностей и образов мира, символически представлена теплым, напоминающим сооружение из пены, зданием сакрального назначения из красного материала, со шпильями и башнями.

Приведенные примеры свидетельствуют о том, что большинство гипотетических моделей города и описаний идеальных городов воспроизводят систему мироустройства, будучи воплощением картин мира и моментов их трансформации. Понятие идеального города непременно включают цвет, рассматривая его как важную парадигму городской жизнедеятельности, как значимый компонент городской культуры. Важной особенностью рассмотренных гипотез является противостояние искусственно созданных систем (как результата деятельности человека, его попытки создать идеал и / или превзойти создателя) и естественно-развивающихся, природосообразных систем, включающих человека в «общий космос» (как результат жизни Космоса). Город неизменно противопоставлен природе, как искусственное, чуждое естественному миру образование. И такое противостояние дорого обходится городу: закрытая, замкнутая система, как бы хорошо она ни была организована, в конечном итоге начинает деградировать. Это характерное «прочтение» взаимодействия «планетарной техники» и «метафизики» как противостояния, стремления утвердить приоритет «техники» (киберструктуры), ведущее к разрушению города, вероятно, отражает наиболее опасные перспективы развития Города.

Наряду с дихотомией искусственное – естественное, важную роль в концепциях идеальных городов играют категории однообразие-многообразие. Однообразие как одинаковость и неспособность к развитию, как характеристика тоталитарного мира-города традиционно несет негативный отпечаток. Многообразие, как сложность и возможность выбора, потенциальное богатство системы, принадлежит положительным свойствам города. Так или иначе указанные категории присутствуют во многих текстах, проявляясь через разные типы и образы пространства, его трансформации, перерождение из одного состояния в другое.

Отсутствие, в частности, цвета либо его однообразие, цветовая ограниченность и жесткая нормированность символизируют тоталитарность системы, подавление естественных линий развития среды. В искусственно-организованных структурах жизнедеятельности тоталитарного общества образы выхолены, цвет употребляется, как правило, для стратификации и иерархизации среды. Естественно живущие и развивающиеся системы-среды характеризуются богатой палитрой и высокой значимостью цвета, его смысловой наполненностью и образностью. Деградация городских структур непременно проявляется в деградации образов пространства, так же как развитие цветовой системы, ее полноцветность являются непосредственным отражением процветания и перспективности городской системы.

Киногорода будущего

Полезные вопросы

текст
Константин Лидин

Едва возникнув, кинематограф немедленно начал прогнозировать и фантазировать на тему грядущего. Уже в 1902 году Жорж Мельес снял первый фантастический кинофильм продолжительностью чуть более десяти минут – «Путешествие на Луну». Странная помесь бурлеска, мультипликации, клоунады и боевика в полной мере отразила ироническое отношение тех времен к дальним прогнозам. Мало кому в те годы приходило в голову рассматривать размышления о будущем в качестве серьезного занятия. Дальние прогнозы были сродни безответственным мечтаниям или легкой шутке.



> Башня-небоскреб из фильма «Метрополис». Идея тоталитарной власти, воплощенная в фантастической архитектуре. Несмотря на то что режиссер Фриц Ланг в 30-х годах примкнул к антифашистам, его произведение осталось одним из любимых кинофильмов Гитлера

Мировая война и стремительный экономический рост США заставили воспринимать технический прогресс как серьезную силу. Техника, машины, электричество стали могучими богами нового времени. В 1927 году на экраны вышел первый «культовый» фантастический фильм – «Метрополис» Фрица Ланга. История создания фильма сама по себе фантастична. Бюджет фильма составил более 1 миллиона 300 тысяч золотых рейхсмарок (5,46 миллионов долларов 1927 года, или 230 миллионов современных долларов). Отметим, что в 1927 году Германия вышла на довоенный уровень экономики, но все еще оставалась страной небогатой и зависимой от американских кредитов, так что сумма выглядит просто невероятно. В массовках фильма приняло участие более 30 тысяч человек, а декорации так и остались непревзойденным шедевром тщательности и подробности изготовления. В фильм были вложены столь огромные ресурсы, что, несмотря на шумный

успех, фильм так и не оправдал вложенные в него средства и едва не привел к разорению студии UFA.

Художник Эрих Кеттельхут, автор декораций к фильму, создал образ города, в котором люди выглядят ничтожнее муравьев. Хотя прототипом для него послужил реальный Нью-Йорк, кинематографический Метрополис выглядит, несомненно, гораздо более величественным и статичным. Его ступенчатые зиккураты отсылают зрителя к картинам Брейгеля Старшего, к библейским образам Вавилонской башни и к египетским храмам Древнего царства. Эстетика немецкого экспрессионизма порождает образы настолько впечатляющие, что их влияние можно проследить вплоть до сегодняшнего дня.

В 1981 году английский режиссер Ридли Скотт поставил фильм по роману писателя Филиппа Дика, тогда малоизвестного. «Бегущий по лезвию» рождался мучительно, в конфликтах и ссорах. Невыносимый характер режиссера заставил всю группу работать в нервном напряжении. По требованию студии уже готовому фильму приделали счастливый конец – настолько нелепый, что первая версия фильма провалилась в прокате. Реальный успех пришел только после выпуска второй версии, а всего их на сегодняшний день насчитывается семь.

Лос-Анжелес 2019 года, по версии Ридли Скотта, – гниющий заживо мегаполис. В этом городе всегда идет дождь и царит плотный смог. В нем перемешались все культуры глобалистической Земли, а генетически модифицированные люди борются за свое право на жизнь. Беглых «репликантов» убивают специальные агенты, «бегущие по лезвию бритвы». Сочетание высоких технологий с антиэстетикой распада, смесь чудес науки с гнилью повседневности породили новый стиль киберпанк. В 1980–1990 годы киберпанк превратился в одно из ведущих течений актуального искусства и породил множество ярких реализаций.

Впрочем, и юмористическое отношение к будущему не умерло со времен Жоржа Мельеса. В 1973 году молодой режиссер Вуди Аллен снял легкий, остроумный и ироничный фильм «Спящий» по отдаленным мотивам романа Уэллса. Вуди Аллен сам написал сценарий, снялся в главной роли и даже написал несколько музыкальных тем для фильма. Его герой по ошибке оказался заморожен и двести лет провел в криогенной камере. В конце XXII века он попадает в



> Панорама Метрополиса. Прототипом города послужил Нью-Йорк. Слева – фотография реального Нью-Йорка конца 20-х годов. Строительство Эмпайр Стейт Билдинга, фотограф Льюис Хин. Сходство очевидно





мир, где города, по-видимому, исчезли. Люди живут в коттеджах среди леса, и только ученые селятся в небольших городках наподобие сегодняшних университетских кампусов. Никаких небоскребов, а только небольшие здания причудливых форм. Основные сцены «частной жизни» 2173 года снимались в коттедже «Скульптурный дом» (архитектор Чарльз Дитон,



парк Джениз, к западу от Денвера, Колорадо). Дом был построен еще в 1966 году, и после выхода фильма получил устойчивое прозвище «Дом Спящего». Городок ученых снимался в Лаборатории атмосферных явлений в Боулдере, Колорадо, а причудливое футуристическое здание ресторана Мак-Дональдс – это на самом деле Дом молитвы секты «Центр религиозной науки» в Лейквуде, Колорадо. На его фасад поместили горделивое объявление: «На сегодняшний день количество обслуженных клиентов...» – и дальше идет число с двадцатью нулями – и вот, храм превратился в ресторан будущего.

Тот же подход использовал Роберт Земекис в своей знаменитой трилогии «Назад в будущее». Вторая часть фильма, в которой герои попадают в 2015 год, почти не показывает город будущего. Лишь по косвенным деталям можно понять, что образ жизни людей изменился мало. Удивительные технические новинки, вроде летающих скейтбордов или машин с ядерными реакторами на бытовых отходах вместо топлива – все это не меняет отношений между людьми, а именно они-то и составляют основу повседневного человеческого существования. Город меняется только тогда, когда меняются его жители.



Не всегда прогноз художника бросается в глаза. Фильм Стивена Спилберга «Особое мнение» вышел в 2002 году, его действие происходит в 2054-м. Город середины текущего века показан мимоходом, но некоторые его детали выглядят весьма многозначительно. Главные герои работают на огромных компьютерах с прозрачными экранами, как бы листами стекла, внутри которых возникает изображение. Надев перчатки с лампочками на пальцах, оператор жестикулирует, не касаясь экрана, и так управляет компьютером. Автомобили будущего могут двигаться как вперед и назад, так и вбок, а также могут ездить по вертикальным поверхностям. В результате не только дороги, но и фасады зданий превратились в автострады, по которым движение происходит на огромных скоростях в трех измерениях. Автомобили также прозрачны и больше напоминают стеклянные пузыри, чем нынешние коробки на колесах. Внутренние стены жилых, а особенно – общественных зданий превращены в экраны, так что человек постоянно находится как бы внутри прозрачного трехмерного изображения, наложенного на физическую реальность.

Шизофреническая многослойная реальность фильма, надо сказать, имеет под собой вполне реальную технологическую «подкладку». Уже сегодня обсуждаются проекты создания особых контактных линз, внутри которых уместается проекционное устройство. Такие линзы надеваются на глаза, и могут проецировать компьютерное изображение прямо внутрь зрачка. В результате человек, не переставая видеть окружающую реальность, одновременно сможет наблюдать вторую, искусственную «реальность». Аналогичное устройство для слуха уже давно существует – это микронаушники. Однако слух дает нам около пяти процентов информации о внешнем мире, а зрение – больше восьмидесяти процентов. Как изменится психика людей, погруженных в многослойную картину мира? Самое время задуматься.

Киногорода будущего не так уж разнообразны. Фантазия режиссеров и декораторов вращается вокруг всего нескольких образов, мрачных или забавных. Вряд ли имеет смысл всерьез рассматривать фантастическое кино в качестве реального прогноза завтрашнего дня: проходит несколько десятилетий, и нарисованная картина будущего уже выглядит наивной и слишком простой для реальной жизни. Но вопросы, которые задает художник языком кинофантастики, бывают и глубокими, и содержательными. Такие вопросы надо уметь вовремя задать самим себе.



< Лос-Анжелес 2019 года. Город погружен в туман и дождь, из труб вырываются языки огня, и только над башнями корпорации, производящей репликантов, поднимаются столбы синего света...

< Все языки и народности перемешались в этом новом Вавилоне. Заметим, что фильм снимался в семидесятых годах, когда «китайское экономическое чудо» еще только планировалось, а наплыв китайцев еще не приобрел таких масштабов, как в последние десятилетия

< Макдональдс двадцать второго века. У входа – автомобили далекого будущего. По Вуди Алену, у них вовсе нет управления: достаточно только назвать конечный пункт поездки, а дальше умный автомобиль везет своего изнеженного пассажира до места



^ «Дом спящего». Кадры из фильма Вуди Алена похожи на иллюстрации из архитектурного журнала. Хотя здание построено еще в середине шестидесятых, оно и сегодня выглядит вполне футуристически

< Город 2054 года по версии Стивена Спилберга. Транспортная проблема решена – фасады зданий превратились в дороги. А как изменились люди, живущие среди мощных потоков информации, в многослойной реальности «бытовой шизофрении»?

Местные особенности как ресурс развития регионов и стран

текст

Борис Родман

1. Развитие – усиление разнообразия. Таково одно из ярких определений понятия «развитие», взятое мною на вооружение в те далекие годы, когда я посетил библиотеку географического факультета МГУ и читал журнал «Вопросы философии». Если это «на самом деле» так, то разнообразие выступает как некоторый *самоусиливающийся* феномен: чем больше его накопилось, тем сильнее оно будет накапливаться в дальнейшем. Этим обеспечивается ускоренный ход гипотетически предполагаемой единой эволюции природы и порожденного ею человеческого общества, переход этой эволюции в новые фазы, движимые своими, все более мощными «локомотивами».

По всей вероятности, разнообразие культурного наследия имеет для сохранения и дальнейшего развития человеческого общества такое же значение, как *биоразнообразие* – для сохранения и развития биосферы. Во всяком случае, поскольку понятие биоразнообразия уже хорошо разработано биоэкологами, нам в сфере культурологии можно отталкиваться от него как от исходной посылки и не ломиться в открытую дверь, доказывая, что разнообразие «всего сущего» – это «высшее благо» для цивилизации.

В пространственном аспекте усиление разнообразия есть не что иное, как накопление *местных особенностей* – таких свойств и черт, которые присутствуют или доминируют только в данном, конкретном географическом ареале. Разнообразие обширной территории и местные особенности ее частей – это не абсолютные, а *относительные* ресурсы, познаваемые и оцениваемые в сравнении с другими ареалами. Богатство регионов и стран выражается не столько *наличием* у них тех или иных благ, сколько *различиями* от места к месту¹. Различиями порождается всякого рода *обмен* и *разделение функций* (в частности, географическое разделение труда), от разности потенциалов возникает ток (потoki вещества, энергии, информации, в том числе и миграции живых существ).

2. Отношение к местным особенностям в современном глобализирующемся обществе далеко не однозначно: они сплошь и рядом рассматриваются как досадные пережитки и препятствия «дальнейшему развитию». Разнообразию мира и местным особенностям его частей противостоят *унификация* и *стандартизация*, без которых невозможен прогресс техники и обслуживаемого ею человеческого быта. На этом основании многие считают глобализацию верным и неизбежным путем искоренения всяких местных особенностей. Но так как в информации об исчезающем прошлом содержится, как и в мутирующих генах, потенциал для возникновения новшеств, то следует парадоксальный вывод. **Научные направления и дисциплины, общественные течения и движения, считающиеся консервативными и даже реакционными по своей сути, т. е. критикующие и пытающиеся тормозить так называемый всеобщий прогресс, на самом деле сохраняют «генофонд» для дальнейшего ускоренного развития.** Это предположение всецело относится и к нашему делу охраны

культурного и природного наследия.

Подобно тому как отдельному человеку трудно понять себя без сравнения с другими людьми, отдельному региону, а точнее, его жителям, бывает нелегко уяснить, в чем состоят местные особенности и как можно ими пользоваться. Необходима помощь извне – от ученых и от приезжих из других регионов.

В процессе постижения местных особенностей обитателями и руководителями региона можно назвать следующие этапы: 1) *осознание* того, что местные особенности существуют и почему-либо важны для развития данной территории; 2) *узнавание и понимание*, какие черты окружающего мира являются местными особенностями и какому именно ареалу они принадлежат (или пункту, если ареал мал и точно не ограничен); 3) *оценка* местных особенностей: а) *позитивная* – тех, которые признаны полезными; б) *негативная* – тех, которые нежелательны и подлежат искоренению, которых надо стыдиться; в) *негативно-позитивная*, если выявленные недостатки можно превратить в достоинства.

Последний подпункт (3в) особенно интересен (ради него, собственно говоря, и стоило разворачивать нашу нехитрую классификацию). Так, малолюдность, бездорожье и социально-экономический упадок некоторых мест – лишний повод для устройства там природных парков и заповедников². Недостаток полезных ископаемых и энергетических ресурсов у какой-либо страны может способствовать ее интенсивному экономическому развитию.

3. Персонификация территорий позволяет сравнивать их специализацию с *профессиональной ориентацией*. Антропоморфное представление о странах (государствах) и, в меньшей степени, о регионах, уподобление их личностям широко распространено. Считается, что у этих политико-административных и географических единиц существуют свои интересы, как и у отдельных людей. Правда, на поверку оказывается, что это интересы лишь части так называемой элиты или даже одного правителя, но пропаганда приучила думать, что стремления «народа» более или менее совпадают со стараниями тех, кто взялся выступать от его имени. И мы воспользуемся вышеозначенной банальной метафорой.

Природное и культурное наследие той или иной территории – это ее *социальный капитал*, аналогичный социальному капиталу отдельной личности (образованию, трудовым навыкам, престижу, личным связям и т. п.). Здравый смысл требует, чтобы человек или регион реализовал себя наилучшим образом, т. е. использовал прежде всего свои уникальные особенности, а не делал только то, что делают (и порою с меньшим успехом) другие субъекты. Но здравому смыслу нередко противоречит реально существующая рыночная экономика, особенно та ее сомнительная версия, которая наблюдается у нас в России.

Согласно подхваченному и пропагандируемому мною важному принципу, который я назвал «приоритетом уникальности А. Н. Ракитникова»³, в рационально устроенном мире **каждый регион должен специализироваться в первую очередь на том, что можно**

1. Родман Б. Б. Поляризованная биосфера : сб. ст. Смоленск, 2002. С. 139.

2. Родман Б. Б. Поляризованная биосфера : сб. ст. Смоленск, 2002; Родман Б. Б. Экологическая специализация России в постиндустриальном мире // Унаследованные социально-экономические структуры и переход к постиндустриальному обществу. М., 2007. С. 36–43.

3. Ракитников А. Н. География сельского хозяйства (проблемы и методы исследования). М., 1970.

4. Бек У. Что такое глобализация? М., 2001.

5. Трейвиш А. И. География и развитие // География мирового развития : сб. науч. тр. Вып. 1 / под ред. Л. М. Синцера. М., 2009. С. 8–43.

делать только в данном месте. Это, между прочим, позволило бы ему долгое время пребывать вне конкуренции и в перспективе приобрести новую конкурентоспособность⁴. Но мир не устроен так рационально, в нем царствует абсурд, которому противостоят наука и здравый смысл.

4. Виды развития (по отношению к местным особенностям). В нашей стране широко распространено и постоянно используется в речах и программах вульгарное, примитивное понимание развития – как простой рост, увеличение, продолжение, накопление того, что уже имеется (на бюрократическом жаргоне – «дальнейшее развитие»). Но к такому процессу применять термин «развитие» вряд ли стоит. «Настоящее» развитие есть нечто более сложное, предполагающее качественные и структурные сдвиги.

Применительно к нашей теме можно выделить следующие виды развития: 1) *передовое* (авангардное), когда в одной лидирующей стране или регионе постоянно (или «как правило») возникает нечто совершенно новое; 2) *догоняющее* (арьергардное), когда другие страны и регионы, пытаясь догнать лидеров, получают те же блага, но гораздо позже; 3) *автономное*, когда изменения не подражательны (не имеют внешнего ориентира, маяка, образца), а вытекают из собственного локального природного и культурного наследия⁵.

Названные виды развития являются, конечно же, сугубо теоретическими, различия между ними весьма относительны и в реальной жизни нередко стираются. Процесс «догоняния» (или «догонки») оказывается большей частью мнимым: арьергард не догоняет авангард, а проходит тот же путь позднее, нередко попадая на те же дорожные ухабы; если он и догоняет, то не столько самого «лидера», сколько его «вчерашний день», повторяя и его ошибки. «Автономное развитие» не значит независимое и изолированное, а только предполагает некоторую достаточно высокую степень самостоятельности.

При передовом развитии возникают яркие местные особенности, которые вскоре перестают быть таковыми, так как распространяются на другие страны и регионы, становятся глобальными. При догоняющем развитии «развивающиеся» (т. е. отсталые) страны и регионы в значительной мере отказываются от своих локальных особенностей в пользу глобальных достижений. **Догоняющим развитием стимулируется уничтожение местных особенностей.** Сохранению местных особенностей способствует автономное развитие, или, что почти то же самое, местные особенности помогают автономному развитию.

5. Местные особенности и туризм. Важнейшей сферой использования местных особенностей являются *путешествия* – прежде всего познавательные, но также и спортивные. Такие главные функции туризма, как познание, оздоровление, общение, коллекционирование достижений, самоутверждение, взаимосвязаны и стимулируют друг друга. Но туризму мешает унификация и стандартизация объектов туристской деятельности. Если везде все станет одинаковым, то путешествовать будет незачем⁶. Этого, к сожалению, не понимают многие организаторы туризма. Поскольку туризм не только феномен культуры, но и отрасль экономики, то потребляемые туристами местные особенности являются ресурсами экономического развития. Их легко утратить, а восстановить трудно. У нас в России стремление благоустроить город и поднять его на более высокий, «европейский»

уровень приводит, как правило, к уничтожению местных особенностей. Так, в Вологде уничтожили самое специфическое, что имело в городской застройке, – деревянные бревенчатые двухэтажные дома с угловыми лоджиями и нависающими крышами.

Некоторая стандартизация полезна не объектам туризма, а его вспомогательным средствам. Наибольшая унификация дорожного и гостиничного быта необходима при многократных деловых поездках в одни и те же места, наименьшая должна быть при развлекательном и познавательном туризме. Экзотическое и стандартное, глобальное и локальное могут быть пространственно и функционально разделены – так, чтобы вовсе не пересекаться. Например, в экзотической монгольской юрте у кровати справа часть стены оказывается занавеской, за которой отывается дверь в евротуалет, расположенный в пристроенном бетонном блоке. По мере активизации туризма многие путешественники врастают в традиционные местные культуры и в большей степени уподобляются аборигенам в сфере их повседневного быта, приучаются обходиться без европейских «удобств», недостаток которых воспринимается как часть модного ныне «экстрима».

6. Географическая специфика и экзотика. Эти два явления объединяются в понятие «местные особенности». Во всяком регионе интересна прежде всего *географическая специфика*, т. е. черты, отличающие его от всех остальных районов мира. Отдельного же путешественника привлекает *экзотика* – несходство посещаемого района с местом постоянного проживания туриста.

В восприятии приезжим местных особенностей, так же как в искусстве и художественной литературе, сочетаются, взаимно усиливая свое влияние, *уникальное* и *типичное*. С одной стороны, надо показать туристу самые редкие, неповторимые творения природы и культуры; с другой стороны, нужно по немногим образцам познакомить его с обширными территориями, так чтобы он составил правдивое представление о стране или регионе.

Для сохранения уникальных и типичных ландшафтов и недвижимых сооружений создаются природные, архитектурные, историко-культурные заповедники, для движимых неодушевленных предметов – музеи, для живых существ, оторванных от своей естественной среды, – ботанические сады, зоопарки, океанариумы. Интерес к уникальному обычно проявляется раньше, чем к типичному. Мне кажется, что понимание типичного требует более высокого интеллекта. От удивления частным человек приходит к познанию общего, от развлечения – к изучению. Музеи, заповедники и зверинцы издавна возникали как хранилища редкостей; лишь впоследствии в них экспонировались типичные предметы, набор которых отражал стремление устроителей выставки к полноте и репрезентативности⁷. Туризм – важнейшее средство образования, не менее значимое, чем стационарное и камеральное обучение в школе, аудитории, лаборатории.

7. Разнообразие естественное и искусственное. Потребитель туристских услуг, как и покупатель товаров, ценит подлинное, естественное, натуральное. Привлекательные местные особенности бывают более или менее *естественными* и *искусственными*. Наиболее естественны те вещи и явления, которые

6. Родман Б. Б. Захотят ли наши правнуки путешествовать по Земле // Земля и люди : географический календарь. 1970. М., 1969. С. 73–75.

7. Родман Б. Б. Поляризованная биосфера: сб. ст. Смоленск, 2002. С. 140–141, рис. 17.

8. Там же. С. 228 – 230.

9. Замятин Д. Н.
Гуманитарная география:
пространство и язык гео-
графических образов.
СПб., 2003.

возникли до того, как появились мысли и соблазны использовать их для развлечения приезжих; наиболее искусственные созданы случайно и заново, не имеют корней в местном природном и культурном наследии.

Связь между естественными и искусственными местными особенностями бывает *позитивной* и *негативной*, а также нулевой, нейтральной, проблематичной, сомнительной. При позитивной связи естественное и искусственное помогают, усиливают, обогащают друг друга; при негативной зависимости некоторые ценные, но скромные естественные особенности могут быть затемнены и подавлены искусственными достопримечательностями. Умеренной естественностью и искусственностью обладают вещи, специально сделанные для максимального выявления, сохранения, воссоздания подлинного наследия.

Примером позитивной роли искусственного развлекательного новшества может служить Музей мыши в городе (временно бывшем в СССР поселком) Мышкине, позволивший привлечь к этому поселению большое внимание туристов и поднять многие культурные пласты – от картинной галереи до избы, бывшей вокзалом узкоколейки графов Шереметевых. Напротив, несколько сомнительным кажется поселение Деда Мороза в Великом Устюге: «Да неужели наш славный город отныне будет знаменит только этим?» Неуклюжим внедрением произвольного новшества можно даже обидеть и унижить местных жителей. Вместе с тем искусственные достопримечательности сплошь и рядом неплохо врастают в ландшафт и становятся естественными. Однако не все, не всегда и не окончательно.

Символом Парижа стала Эйфелева башня, в свое время вызывавшая протест у интеллектуальной и художественной элиты. Все человечество к ней быстро привыкло. Она ценна и как памятник смелому, беспрецедентному шагу в области строительной техники. Но вот небоскреб Монпарнас таким шагом не был, как и квартал Дефанс, он был в большей степени подражанием. Есть сведения, что парижане готовы расстаться и с этим небоскребом, и с Центром Помпиду. В старый Париж названные постройки так и не вписались.

8. Экстериоризация традиционных культур.

Самые экзотические местные особенности сформировались в результате значительной изоляции стран, регионов, общин и даже бывлой ксенофобии их жителей и правителей. Многие своеобразные черты были как бы интимными принадлежностями народов, этносов, каст и отнюдь не предназначались для развлечения иноверцев и иноземцев. Теперь в большинстве стран все обстоит наоборот: диковинные местные обычаи выставляются на показ приезжим и приносят большой доход. Это касается народных, в том числе семейных обычаев и праздников, но более всего – религиозных обрядов, как у локальных религий, так и у мировых. Правда, пережитки конфессиональной изоляции кое-где сохраняются, например индуисты не пускают посторонних в свои святилища, но и того, что турист видит около храмов, для упоения экзотикой вполне достаточно.

Глобализация способствует сохранению оригинального культурного наследия там, где общество принимает некоторые ее правила игры и развивает индустрию туризма, считаясь с мировыми стандартами. Экзотика может приносить стране немалый доход. То, что недавно было сокровенным, эзотериче-

ским, выставляется напоказ и продается. Внутри действующих храмов и на улицах среди участников религиозных и светских праздников зачастую бывает больше иностранных туристов, чем местных жителей. Потребление религиозных объектов туристами, даже не принадлежащими к данной конфессии и формально не являющимися паломниками, способствует сохранению религии, точнее говоря – ее внешних, зрелищных, а стало быть, и коммерческих функций; светский туризм сближается и даже сливается с паломничеством. Конфессиональные рамки размываются, та или иная религия теряет свою этнорегиональную специфику, интернационализируется, становится в большей степени достоянием мировой культуры. При этом все прежние уровни вовлеченности в религиозную жизнь и разные степени духовности сохраняются. Профанация, опошление, девальвация ценностей в данном случае не неизбежны, если действовать с умом и тактом.

Охране природного и культурного наследия помогает *сакральное* отношение к элементам ландшафта, присущее *экофильным* религиям и квазирелигиозным учениям (буддизм, конфуцианство, даосизм, синтоизм, традиционные этнические культуры), если связанные с ними традиции в той или иной местности не прерывались надолго. В таком случае легче объяснять населению задачи выделения особо охраняемых природных и культурных территорий – главных хранилищ для местных особенностей. По-видимому, искусственное восстановление традиций будет успешным и выглядеть естественно в тех случаях, когда оно искренне поддерживается более или менее самоорганизованными местными жителями, а не навязывается только сверху (государством и его чиновниками). (К выводам, изложенным в настоящем разделе, я пришел после путешествий по Таиланду и Непалу.)

9. Районирование культурного ландшафта (КЛ)

– лучший способ обнаружения, фиксации, ранжирования, оценки местных особенностей; оно позволяет отнести к разным территориям различные пожелания, рекомендации, программы развития. В нашей стране, где региональное самосознание граждан построено исключительно по официальному и универсальному административно-территориальному делению, неплохо было бы выделить *культурно-ландшафтные провинции*, различающиеся типами расселения (соответствующими особенностям природного ландшафта), остатками традиционной архитектуры жилищ, следами диалектов в языке и разных языков в топонимии, хотя бы наподобие тех трех провинций, которые выявлены в окрестностях Москвы⁸.

Формальным образцом таксономии для районирования КЛ может служить районирование и картографирование природного ландшафта в классических школах ландшафтоведения Н. А. Солнцева, А. Г. Исаченко, Н. А. Гвоздецкого, но КЛ – понятие куда более расплывчатое и туманное. Оно лежит не столько в материальной (вещественной) сфере, сколько в духовном, ментальном пространстве *географических образов*⁹. Соответствующее районирование может и должно быть на порядок более *субъективным*, чем естественно-научное – не только *лично-субъективным* (свое у каждого автора), но и *регионально-субъективным* (различным в разных регионах, отражающим местные точки зрения и специфическое положение регионов в пространстве страны). Так, районирование всей России может быть не только московским, но и петербургским, вологодским и т. д.

Позавчера о сегодня



В 1914 году знаменитая кондитерская компания «Эйнем» решила позабавить своих покупателей изящной шуткой. Была выпущена серия открыток с видами Москвы далекого будущего – «Москва через двести лет». На обороте каждой открытки был помещен небольшой текст, комментирующий картинку.

У открыток сложилась странная судьба: некоторые «прогнозы» кондитеров сбылись не через двести лет, а гораздо раньше. Например, во многих картинках легко опознается Москва 50-х годов XX века. Кстати, как раз после Великой Отечественной войны открытки были переизданы именно с таким комментарием: вот, дескать, как ускорился прогресс благоустройства столицы в результате пролетарской революции.

Впрочем, авторы открыток предвидели не только высотные здания и широкие проспекты новой Москвы, но и уличные пробки, и метро, и даже гонки аэросаней.

Так что в каждой шутке может оказаться изрядная доля правды. Даже если шутка – о далеком будущем.

ЭЙНЕМ-ПРОГНОЗ

Москва будущего: взгляд из 1914 года



Уголок старой веселящейся Москвы. Древний «Ярь» по-прежнему служит местом широкого веселья москвичей, как было при нас триста с лишним лет тому назад. Для удобства и приятности сообщения Санкт-Петербургское шоссе целиком превращено в кристально-ледяное зеркало, по которому с молниеносной быстротой летят, скользя, изящные, богато убранные аэросани. И в XXIII веке Москва верна своим обычаям.

Оглядываться с сожалением на прекрасное прошлое – задача не только трудная и неприятная. Как бы прекрасно ни было прошлое, раз оно прошло, говорить о нем нечего. Предоставляя мудрым историкам описывать и изучать минувшие времена, мы, составители представляемого краткого альбома, имели в виду заглянуть, по мере наших сил и пестроты красочной фантазии, в более или менее отдаленное будущее нашей всем милой и всем знакомой матушки-Москвы. Каждому, кто любит Москву, небезынтересно будет взглянуть на то, что будет с Москвой и ее обитателями приблизительно через 200–300 лет. Вот какие картины открываются нашим взорам на основании более или менее логических выводов. Мы переносимся мысленно в Петровский парк. Аллеи расширены до неузнаваемости. Древний Петровский дворец реставрирован и в нем сосредоточен Музей Петровской эпохи. Повсюду бьют, сверкая, дивные фонтаны. Лишенный микробов и пыли, совершенно чистый воздух прорезывают дирижабли и аэропланы. Толпы людей в ярких костюмах XXIII века наслаждаются дивной природою на том же месте, где, бывало, гуляли мы, их пра-пра-прадеды.



Красная площадь. Шум крыльев, звон трамваев, рожки велосипедов, sireны автомобилей, треск мотоцилов, крики публики. Минин и Пожарский. Тени дирижаблей. В центре – полицейский с саблей. Робкие пешеходы спасаются на Лобном месте. Так будет лет через двести.



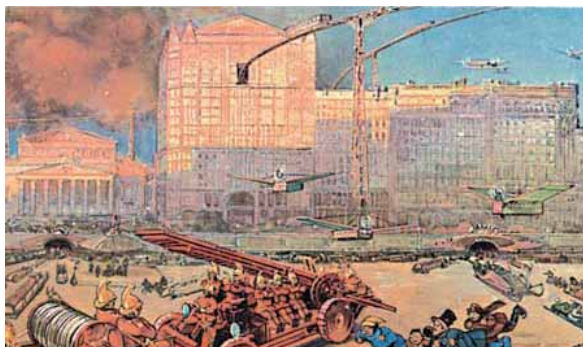
Кремль все так же украшает древнюю Белокаменную и с золотыми куполами представляет феерическое зрелище. Тут же, у Москворецкого моста, мы видим новые огромные здания торговых предприятий, трестов, обществ, синдикатов и т. д. На фоне неба стройно скользят вагоны подвесной воздушной дороги... У пристани готов вспорхнуть легкий гидроплан.



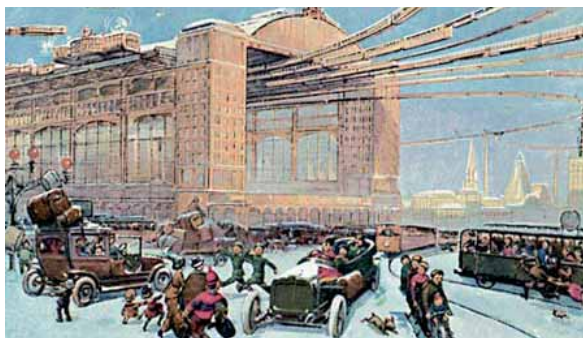
Москва-река. По прозрачным глубоким волнам широкого торгового порта несутся огромные транспортные и торговые крейсера и многоэтажные пассажирские пароходы. Весь флот мира – исключительно мирный. Военный упразднен после всеобщего мирного договора в Гааге. В шумной гавани видны разнохарактерные костюмы всех народов земного шара, ибо Москва-река сделалась мировым торговым путем.



Лубянская площадь. Синеву неба чертят четкие линии светящихся аэропланов, дирижаблей и вагонов воздушной дороги. Из-под мостовой площади вылетают длинные вагоны Московского метрополитена, о котором при нас в 1914 году только говорили. По мосту над метрополитеном мы видим стройный отряд доблестного русского войска, сохранивший свою яркую форму еще с наших времен. В синем воздухе замечаем товарный дирижабль Эйнем, летящий в Тулу с запасом шоколада для розничных магазинов.



Театральная площадь. Темп жизни усилился в сто раз. Всюду молниеносное движение колесных, крылатых, пропеллерных и прочих аппаратов. Существовавший еще в 1846 году торговый дом «Мюр и Мерилиз» в настоящее время разросся до баснословных размеров, причем главные отделы его соединены с воздушными железными дорогами. Из-под мостовой вылетают многочисленные моторы.



Центральный вокзал. Зима, такая же, как и при нас двести лет назад. Снег такой же белый и холодный. Центральный вокзал воздушных и земных путей сообщения. Десятки тысяч приезжающих и уезжающих, причем все идет чрезвычайно быстро, планомерно и удобно. К услугам пассажиров – земля и воздух. Желющие могут двигаться с быстротою телеграмм.

Город настоящего и будущего¹

1. Орывок из книги: Лопатин П. И. Город настоящего и будущего / под ред. Т. Молодого. М.: Новая Москва, 1925. 105 с. : ил. (Чудеса техники).

Ну а теперь поговорим о том, как мечтает наша красная Москва. Один из лучших русских архитекторов А. В. Щусев, автор проекта памятника В. И. Ленину, один из руководителей архитектурного строительства республики и того научного совета, который рассматривает план будущего строительства, нарисовал картину Москвы в 1950 году. Он смотрит на эту будущую Москву с высоты реющего над ней аэроплана. Как же она выглядит – Новая Москва?

Вот центр. Перед вами цепью строений, стен и башен сверкает Кремль. День праздничный, яркий, толпы народа. Кремль превращен в музей – один из величайших музеев мира.

ВЦИК и Совнарком вынесены в Петровский парк, эту возвышенную, здоровую и ровную часть Москвы, превращенную частью в общественные парки, частью в города-сады. На Ленинградском шоссе выстроены дворцы (учреждения) республики. А на северо-запад от Москвы, вдоль верхнего течения Москвы-реки, теперешние дачные поселки – Крылатское, Хорошево, Серебряный Бор, Покровское-Стрешнево – обращены в образцовые города-сады, куда после делового дня съезжаются москвичи на трамваях, метрополитенах и частью на аэроомнибусах, имеющих в центре остановки на плоских крышах специальной постройки. Двух- и трехэтажные жилые дома, улицы с широкими тротуарами, площади и уютные парки с театрами и другими общественными зданиями – вот характер жилой Москвы в 1950 году.

Теперь бросим взгляд в противоположную сторону, к промышленному Симонову. Известное Сукино болото, вплоть до Коломенских высот, двигается, пыхтит, лязгает. Всюду электричество и бездымный уголь. Все Сукино болото с его пыльными и малярийными трясины изрыто ковшами промышленного и лесного портов. Набережные обслужены железнодорожными линиями и обстроены стройными рядами складов с автоматическими подъемными кранами. Порт кишит судами и баржами, пришедшими как с верховьев, так и, главным образом, с Оки, с которой при помощи шлюзов установлено удобное сообщение. Пойдем дальше. За Окружной дорогой находится зеленая заградительная полоса насаждений, шириной в две версты, в которой местами разбросаны поселки с электричеством, канализацией и водопроводом. Все они входят в черту города, которую замыкает включенный в городскую площадь и сам зеленый пояс. Зелень, которая поглощает пыль и дает кислород, должна проникать внутрь организма будущей Москвы. Она, как легкие, должна снабжать воздухом центральный организм, а потому от зеленого пояса клиньями зелень врезается по нескольким направлениям к центру.

Первый клин от Нескучного сада, через территорию сельскохозяйственной выставки и Бабий городок, идет до Каменного моста широким бульваром, тут поворачивает и направляется к новой площади перед Румянцевским музеем. Бульвар дальше продолжается параллельно Александровскому саду, вплоть до Охотного ряда, проходя по Моховой на местах уничтоженных старых лавок.

Второй зеленый клин врезается к Трубной площади через Лазаревское превращенное в парк, через Екатерининский парк и Самотецкий бульвар.

Наконец, третий клин зелени окаймляет реку Яузу и идет от Сокольников к Устинскому мосту.

Все это дает возможность довести в Москве зеленую площадь до 6 кв. сажен на человека, что еще не видно ни в одном из городов земного шара.

Воробьевы горы, с возвышающимся над ними громадным памятником Ленину, превращены в спортивный уголок и напоминают вид Рима со строгими очертаниями спортивных зданий, площадок, стадионов и колоннад.

Старинный собор Василия Блаженного высится над уступчатым, идущим к Москворецкому мосту, бульваром, начинающим от реки Красную площадь, где у стены высятся ступени гранитного амфитеатра, в центре которого – массивный пьедестал с гробницей В. И. Ленина.

Немного дальше, вместо теперешнего Охотного ряда, высится далеко уходящими в небо башнями большой Дворец Труда СССР с колоссальной аудиторией на 10 тысяч человек.

Хотя ему на площади мало места, но техника дает возможность гнать здание высоко ввысь. Лифты разных скоростей перебрасывают делегатов из залы заседаний в кабинеты, библиотеки, музеи, столовые и проч. При дворце есть и наружная кафедра, а вокруг здания на стенах скульптурные изображения великих деятелей человеческой культуры.

Немного в сторону – торговый центр будущей Москвы – Китай-город. Здесь высится громадные железобетонные дома американского типа с вертикальными подъемниками и движущимися площадками, соединяющими их друг с другом.

И везде, по всему городу, во всех районах, лучшие места отведены под учебные заведения, где молодежь приучается к будущей гражданской общественной жизни. Все пространство от Хамовников до самого Новодевичьего монастыря отдано университету, клиникам, институтам и лабораториям Высшей школы. Академический центр – в районе Румянцевского музея.

Вот быстрый полет над будущей Москвой. Как мало похожа она на мечту капиталистического Запада.

Два совершенно разных мира создают себе в своей мечте и разные города. Но будущее принадлежит только одному: громадному, зеленому и солнечному городу-саду. А это заставляет всех нас с еще большим вниманием отнестись к зарождающейся сейчас идее сборных стандартных домов.

Единственным правильным методом архитектора, организуемого город, как и во всех остальных случаях его деятельности, будет метод функциональной организации. Деловая часть – сити – в этом смысле, естественно, развертывается в вертикали, из разумного желания сэкономить время делового человека. Но и другой полюс города – его жилая часть – в своем функциональном развитии потребует в известных местах вертикального развертывания, которое будет прерывать менее высокие жилые комплексы. Город всегда понимался как составная масса участков, его районирование имеет громадное значение. Советская Россия твердо и быстро пошла этим путем. Районируются не только губернии, города, но и все виды и возможности государственного и хозяйственного аппарата. Новые веяния, новые мысли такого районирования намечают и для города новые пути. Коллективизм, провозглашенный советской властью, как сменяющий индивидуализм буржуазной эпохи, в данном случае представляется руководителем в этой задаче. Ролью городского коллатора в первую очередь станут здания районных советов. Вокруг них сконцентрируются и все остальные виды учреждений, организующих новую жизнь. Население, непосредственно заинтересованное в этих районных ячейках, безусловно, должно быть крепко с ними спаяно. Коммунизм, как государственное установление, диктует такое равенство. Крушение старосветских навыков и привычек приводит к тому, что мы получаем жизненный метод в перестройке жилой зоны в свете урбанизма. Коллатор, по природе, не может быть растянут или разбросан, он должен быть как можно больше стянут в одну точку – это небоскреб.

Город – это максимальное понятие архитектурных пространственных форм, где все подчиняет и подчинено, где нет агрегата, а есть организм; структура, оживающая лишь при наличии некоторых положений. Этого не наблюдается в городах Нового Света, в этом ошибки американцев. Силуэт города – его физиономия. Целое постигается панорамой. Детали – дома – дают частные черты, из них складывается образ целого. Готические соборы, взлетающие башнями и шпилями в небо, строились по принципу дополнения и контрастирования; они немислимы вне окружающего их фона, барьера низкой застройки. Они черпают свою мощь в низкой, контрастной застройке. Однообразие улиц и площади и этим подчеркнутая речитативность, вызывающая чувство покоя и удовлетворенности, как общий фон – необходимо. Это однообразие ценно не уничтожением индивидуальности, а тем, что таким приведением фона улицы или площади к одному знаменателю вновь достигается упрощенная борьба масштаба между успокоенными относительно друг друга домами, фоном, соотношением толпы, лошади, монумента к общему впечатлению площади. Этот принцип нужно перекинуть и на город как результат проектирования. Задача современного градостроительства заключена в умении найти черту, дающую дробь отношения дома к дому, домов к улице, и, наконец, самое существенное – последних к целому городу. Так город из организмов простейших становится организмом сложным. Так градостроитель становится дважды организатором: целого и части, домов и города. Там, где это не соблюдалось, там теряется характер, отличительный признак данного города.

В чем заключается принцип, сущность американского небоскреба? В том, что он заменяет медленное горизонтальное движение улицы ускоренным вертикальным

в самом доме. Американский небоскреб объединяет в себе все, что потребно для живущего в нем или временно его посетившего. Вертикальное движение таково, что лифты, развозящие публику, пробегают до двухсот метров в минуту. Мы не задержимся на разборе программы небоскреба, она, вероятно, всем хорошо известна. Она точно отвечает нравам американца, и отсутствие нужных ему помещений, сконцентрированных в одном доме, вызовет недовольство лишней потерей времени. В нашем обиходе это соответственно нашим привычкам и обычаям изменится, но принцип останется в силе. Американизм перекинется и на наш будущий город, где кроме общих строительных условий появится особое неперенное, более важное условие – это соблюдение принципов градостроения. Задача архитектора будет заключаться в том, чтобы функционально от жизненного развития города найти отношение (количественное и качественное) высоких зданий к низким, т. е. найти предел допустимой урбанизации.

Так город начинает рисоваться как органически растущая комбинация основных массивов, застроек, образующих некий однородный фон. Эти массивы варьируют по высотам в разных, строго определенных районах. Напластование, какая-то ступенчатая лапидарность начинает вырисовываться как точно очерченный силуэт единого тела, громадного корпуса, в нем совершенно тонет отживающее понятие города как собрания отдельных домов, кубиков, там и сям расставленных. Нет, это будет с подошвы до высшей точки растущий организм, грандиозный своим величием единства. В деловом центре небоскребы будут доминировать. Как мы сказали, они естественно появятся и в жилых районах. В жилой периферии они будут исполнять роль лишь акцентирующего удара среди общей более низкой застройки. Архитектору приходится определять градус, процентное отношение там – концентрируемого, здесь – ослабляемого раствора, дальше которого идти – гибельно. Это процентное отношение, это определение массы застройки низкой, с отдельными ритмическим ударами небоскребов, то, наоборот, – общей высокой, подчеркнутой паузами и понижениями верхней линии, эту игру колебаний архитектору надо уметь найти в конкретных особенностях планируемого города и подчинить своим замыслам.

Мы не пытаемся рисовать тип «идеального» города, абстрактной теории, хотим лишь легко очертить направление мысли, идеи. Мы не закрываем глаз на то, что сейчас у нас не настало время таких построек. Ведь и на Западе при теперешней конъюнктуре общеэкономической, строят мало и сомнительно. Но ближайшие времена дадут поворот к новым грандиозам, к новому городу. Наше переходное время, в масштабе истории, – незначительно: оно сменится взрывом потенциальной энергии, в бездействии накопленной. Расцвет промышленности вызовет расцвет и в жизни наших городов. Наши заключения опираются на будущее.

Теперешнему мышлению совершенно несообразными кажутся города-усадьбы. Монотонность и скука их провинциализма режет нас. Невероятно представить себе в таком тихом, засыпающем раю что-либо творчески юное.

И вот тогда, как протест, как спасение, является на смену урбанизм, клокочущий, бурный, здоровый. И как предвестник – быстрый бег индустрии, все себе подчиняющей, а в ней – знак необоримого натиска жизни на старосветский, отмирающий рай.

1. Пастернак А. Л. Урбанизм // Современная архитектура. 1926. № 1. С. 4–6.

Москва 1945 года¹

1. Лопатин П., Романовский И. Москва 1945 года // Смена. 1939. № 315.



Экспресс, громыхая на рельсовых стыках, легко взял небольшой подъем – и вдруг за поворотом возникло бесконечное море огней. В самом центре этого огненного половодья, в высоте, над миллионами светящихся точек, различался туманный силуэт колоссальной человеческой фигуры. Гигантская рука статуи была простерта над мировым городом...

– Ленин, – прошептал Герасимов. – Дворец Советов!

В 6 часов вечера экспресс подошел к перрону Казанского вокзала. Иван Артемьевич вышел на хорошо знакомую ему Комсомольскую площадь и... не узнал ее.

Исчезла висевшая над площадью старая эстакада. Близ вокзала высился громадный монумент. На пьедестале его горели слова: «Ленинскому комсомолу». По обеим сторонам площади, вдоль широких тротуаров, вытянулись шпалерами серебристые, покрытые инеем ели.

Площадь была заполнена автомобилями. Они неслись двумя потоками. Поблескивая лаком и никелем, автомобили безостановочно мчались вдоль площади, уходя на продолжающие ее просторные прямые магистрали. «Да, туговато здесь приходится пешеходу», – сокрушенно подумал Иван Артемьевич. Впрочем, на площади не было видно ни единого пешехода. Эта загадка вскоре разъяснилась. У тротуара, под небольшим навесом, Герасимов увидел два широких эскалатора. Один из них доставлял пешеходов на тротуар, другой – уносил их под землю, чтобы они легко и быстро могли очутиться на противоположной стороне площади. На темном фоне зимнего неба ярко горели бесчисленные световые рекламы: «Катанье на тройках по льду Восточного канала».

«Управление Гражданского воздушного флота сообщает: с 1 марта 1945 года воздушные экспрессы Москва – Лондон – Нью-Йорк и Москва – Сан-

Франциско отправляются два раза в сутки: в 10 часов 15 минут и в 23 часа 30 минут».

Слева забавно гримасничала веселая физиономия клоуна. Из широко открытого рта струилась по небу надпись: «Иван Иванович Неунывающий приглашает всех московских ребят на детский карнавал на льду Химкинского водоема». Справа сверкал и переливался всеми цветами спектра небесный календарь – «10 марта 1945 года».

Следуя указанию светящейся стрелки, Герасимов направился к стоянке такси и уселся рядом с шофером в машине «ЗИС-117»:

– Магистраль Север – Юг, угол Добрынинской и Люсиновской.

Иван Артемьевич вскоре заметил, что шофер везет его не по улице Кирова, как он ожидал, а по какой-то новой, значительно более широкой улице.

– Это что за улица? – спросил он шофера.

– Ново-Кировская, – последовал ответ.

Вот и Садовая-Спасская... По ней в несколько рядов нескончаемым потоком неслись машины. «Ну, придется постоять у светофора», – подумал Герасимов. Но опаздания его не оправдались. За несколько десятков метров до Садовой машина перешла на середину уличного полотна и очутилась в открытой пологой выемке.

Опустившись метров на шесть, машина нырнула в ярко освещенный тоннель и, проехав под Садово-Спасской, вышла на такую же плавно поднимающуюся открытую выемку по другую сторону Садовой.

– Здорово! – сказал Герасимов. – Что же, светофор-то совсем отменили?

– Зачем же отменять? – отозвался шофер. – На тихих перекрестках остались.

Вот и площадь Дзержинского. Первое, что бросилось в глаза Ивану Артемьевичу, – это ее небесно-голубой цвет. «Цветной асфальт», – подумал он.

Перед зданием Наркомата внутренних дел стоял гигантский памятник. В тонкой лепке лица сразу узнавался Феликс Эдмундович Дзержинский. Справа от памятника Герасимов увидел величественное 14-этажное здание. Высоко поднятая арка соединяла его с таким же громадным соседним зданием. По другую сторону площади уходила новая широкая прямая, как стрела, улица, прорубленная сквозь Китай-город. В конце ее виднелись мавзолей и зубчатые стены древнего Кремля.

Пройдя небольшое расстояние по Театральному проезду, машина свернула налево и неожиданно опять нырнула в тоннель, ловко обогнав перед въездом в него огромный двухэтажный автобус. Иван Артемьевич полагал, что через несколько секунд машина поднимется на поверхность улицы, но тоннель казался бесконечным.

– Это всем тоннелям тоннель, – разъяснил шофер, – километр с лишком. Мы сейчас под Китай-городом едем.

Через полторы минуты машина вышла на Красную площадь, позади храма Василия Блаженного. Вдаль тянулась дуга Москворецкого моста, залитого ярким светом молочно-белых фонарей. У въезда на мост, по сторонам его, стояли две громадные скульптурные группы из нержавеющей стали. На одной из них во главе группы конников несли Чапаев. На другой в окружении своих боевых товарищей на приступ вра-

жеских окопов шел Щорс.

Оглянувшись назад, Герасимов увидел Красную площадь. Все огромное пространство ее было залито бледно-розовым асфальтом. На месте тяжеловесного здания Верхних торговых рядов раскинулись высокие, обрамленные колоннами трибуны, растянувшиеся во всю длину площади.

Машина шла по Москворецкому мосту. Навстречу ей бесшумно пронесся двухэтажный трамвай. Широкое снежное поле Москвы-реки было заполнено молодежью, танцевавшей вокруг разноцветной карусели. Хор сильных молодых голосов, сопровождаемый духовым оркестром, оглашал Москву-реку веселой карнаваль-ной песней.

Мелькнул Чугунный мост, Большая Ордынка, и машина остановилась у подъезда 10-этажного здания на углу Люсиновской и Добрынинской площадей.

Оранжевая площадь была обрамлена темно-синими тротуарами. В морозном воздухе мелькали хлопья пушистого снега. Но на площади не было заметно ни единой снежинки: при первом же прикосновении к асфальту они мгновенно таяли.

Расплачиваясь с шофером, Иван Артемьевич почувствовал под ногой тепло тротуара: под асфальтом была скрыта густая сеть теплофикационных труб.

Иван Артемьевич вошел в просторный вестибюль. Он не успел сделать и двух шагов, как неожиданное прикосновение заставило его опустить глаза книзу. Выскочившие из люка в полу две пушистые щетки быстро проехали по его сапогам и исчезли так же внезапно, как и появились.

Мягкий отраженный свет лился с потолка. Широкая пологая лестница была покрыта ковровой дорожкой. На мраморной стене сияла неоновая надпись: «Лифт».

На площадке шестого этажа лифт остановился перед эмальированной дощечкой: «Доктор медицинских наук С. И. Герасимов».

– Пожалуйста, пожалуйста... Вот сюда, – и маленькая седая старушка радушно ввела Ивана Артемьевича в кабинет. – Сергей Иванович скоро будет. Он просил не отпускать вас.

Иван Артемьевич уселся в мягкое кресло у письменного стола. Потянувшись за папиросой, он отодвинул маленький черный ящик. Но как только он коснулся его полированной крышки, из глубины ящика раздался укоризненный женский голос:

– Сережа, опять подвел! А я ждала... Разве можно так жену обманывать?

Три глухих гудка – и из ящика загрохотал веселый баритон:

– Сергей, говорит Михаил. Всякой волоките есть предел. Твой буер беру я. Идем с Павлом в Каширу.

Снова три гудка – и ящик официальным тоном сообщил:

– Товарищ Герасимов, ваш доклад «Итоги десятилетней работы над продлением человеческой жизни» назначается на 25 марта в конференц-зале университета.

– Отец! Ты что же мои секреты подслушиваешь?! – Сергей Герасимов, раскрасневшийся от мороза, радостно обнимал отца; в дверях стоял десятилетний Юрка.

– У тебя здесь какие-то чудеса, Сережа: ящики разговаривают!

– Это не ящик, дедушка, а телеграфон, – солидно поправил Юрка. – Папе звонили, и телеграфон записал. А ты кнопку нажал.

Подойдя к деду, Юрка отозвал его в сторону и тихо спросил:

– Дедушка, ты какой климат любишь?

– Климат? – улыбнулся Иван Артемьевич. –

Северный, милый, северный: мы ведь уральские... Зима у нас серьезная.

Через несколько минут в комнате стало холодновато.

– Юрка, ты опять погодой занимаешься! – шутивно-сердито сказал Сергей Иванович.

– Кондиционная установка, – объяснил он отцу. – Читал, наверно? Ну так вот этот молодой заведующий погодой и устроил тебе уральский климат. Удружил деду, нечего сказать! Живо переведи на умеренный!

В половине седьмого Иван Артемьевич заторопился. Вместе с внуком он спустился в вестибюль. На голубом мраморе стены было расположено несколько кнопок. Над каждой кнопкой две крошечные, величиной с горошину, электрические лампочки. Выше матовый экран. И лампочки и экран были темны. Юрка нажал одну из кнопок – вспыхнула зеленая лампочка, и на темном экране быстро пронесся яркий силуэт автомобиля.

– Все в порядке, – сказал Юрка. – Через минуту машина будет у подъезда.

Подъехав к Дворцу Советов, Герасимов убедился, что в его распоряжении еще добрых полчаса. Он решил обойти вокруг Дворца. Перед главным входом на небольшой высоте недвижно висели в воздухе два серебристых привязных азростата. Между ними, подвешенный на толстых тросах, спускался громадный экран телевизора. Перед ним уже собралась многотысячная толпа москвичей. Они ждали. Вскоре на экране возникнет трибуна Большого зала, появятся знакомые лица вождей и радиорупоры разнесут над Москвой речи ораторов.

Иван Артемьевич шел дальше... На фасаде Дворца, окружая его со всех сторон, растянулась гигантская высеченная из гранита лента барельефов. Перед Герасимовым проходила история героической борьбы угнетенных всего мира за счастье человечества. Он видел колонны рабов, восставших против цезарьского Рима под предводительством мужественного Спартака, толпы немецких крестьян, штурмующих мрачные замки феодалов, фигуру Ивана Болотникова, ведущего свою сермяжную рать на боярскую Москву, видел трагическую гибель Парижской коммуны и взятие Зимнего дворца...

За четверть часа до открытия съезда Иван Артемьевич через 38-й подъезд вошел во Дворец и поднялся на лифте-экспрессе. Перед ним раскрылась бесконечная анфилада огромных фойе. Мрамор, цветы, картины, скульптура. В одном из фойе Герасимов долго стоял перед бронзовым бюстом своего старого друга Героя Социалистического Труда агронома Митрофана Федоровича Завьялова. Он пошел дальше. И не было конца нарядным, торжественным залам...

В каждом фойе был свой особенный, присущий только ему климат: знойный, сухой воздух казахских степей, аромат цветущих яблоневых садов Украины, смоляной запах хвойного вологодского леса и воздух залитого солнцем Черноморского побережья. Ивану Артемьевичу чудилось, будто он совершает сказочное путешествие по необъятным просторам своей страны.

В кулуарах Дворца толпились группы делегатов. Герасимов слышал обрывки разговоров. У диаграммы нефтяной добычи стояли нефтяники. Атакуемый делегатами Башкирии и Урала, молодой инженер-азербайджанец упорно пытался отстоять честь старого Баку перед патриотами новой нефтяной базы Союза, вот уже год не уступающей по добыче «черного золота» старому Апшеронскому полуострову. Награжденный всеми орденами Союза, седой, как лунь, но все еще бодрый и подвижный, строитель Куйбышевского гидроузла воз-

бужденно читал вслух только что полученную им телеграмму: «Сообщите съезду: сегодня в ночь опробованы насосные станции Заволжской оросительной системы. Механизмы работали безукоризненно». Сибирский делегат обстоятельно разъяснял своему собеседнику все преимущества подземной газификации кузнецкого угля для снабжения газом городского хозяйства Томска.

За несколько минут до начала заседания Иван Артемьевич занял свое место.

Много раз видел он фотографии Дворца Советов, но только сейчас по-настоящему ощутил, как грандиозен его Большой зал. Зал шумел, как морской прибор. Старые друзья обменивались веселыми приветствиями. Пневматическая почта принесла Герасимову записку от его друга из ложи Героев Советского Союза.

Точно в 7 часов вечера за столом президиума появился товарищ Сталин в окружении своих боевых соратников. Тысячи человек встали со своих мест, и гром аплодисментов потряс зал. Из-за стола президиума поднялся одетый в скромную куртку человек, имя которого знает весь мир... Товарищ Сталин начал свой доклад. Сидевший справа от Ивана Артемьевича гость, испанец, нагнувшись к ручке своего кресла, передвинул стрелку маленького циферблата на деление с надписью «испанский» и приложил к уху трубку радиотелефона.

В изолированных кабинах, скрытые от глаз делегатов, десятки опытных переводчиков мгновенно переводили и транслировали речь вождя. Слова товарища Сталина, родные и понятные всему трудящемуся человечеству, неслись над миром...

...Переполненный яркими ощущениями этого незабываемого дня, Иван Артемьевич сидел за обеденным столом в квартире своего сына. Здесь были доктора и художники, учителя и рабочие, инженеры и военные – родные, друзья, товарищи, бывшие односельчане

Ивана Артемьевича. Стул рядом с Иваном Артемьевичем был пуст. Юрка, задрвав кверху свою вихрастую голову, дежурил у окна. Стрелка часов приближалась к двенадцати. Раздался мелодичный удар стенных электрочасов.

– Поворачивается, поворачивается! – радостно закричал Юрка.

На темном московском небе страница небесного календаря задрожала, сморщилась, потускнела, и на ее месте вспыхнула новая дата – «11 марта 1945 года».

Иван Артемьевич поднял бокал:

– Предлагаю тост, товарищи, за наше героическое прошлое, за наше радостное настоящее, за сияющее будущее... И за того, кому мы обязаны и нашим настоящим и нашим будущим!

Давая описание Москвы 1945 года, мы отнюдь не позволяли себе фантазировать.

Намеченный в тезисах товарища В. М. Молотова грандиозный рост производственной мощи и благосостояния народов Советского Союза демонстрирует безграничные возможности социалистического хозяйства. Сталинский план реконструкции столицы осуществляется уже три с лишним года. Кипит работа на стройке Дворца Советов. Прокладываются новые магистрали. Строятся сотни новых прекрасных домов.

Уличные тоннели, подземные эскалаторные переходы существуют уже в виде детально разработанных технических проектов. Завод цветного асфальта уже работает.

Теплофикация, кондиционирование воздуха, телеграфон, автоматический вызов такси уже полностью освоены современной техникой.

В Советской стране реальная жизнь часто обгоняет фантазию. Подлинная Москва 1945 года, конечно, будет неизмеримо прекраснее той, которую мы попытались нарисовать в этом очерке.

Москва на стройке¹

1. Отрывок из книги: Логинов А., Лопатин П. Москва на стройке. М.: Молодая гвардия, 1955.

А на противоположном берегу реки, где лежала когда-то низина Лужников, раскинулся крупнейший стадион столицы. Прозрачный купол высится над чашей стадиона, над его трехъярусными трибунами. Зимой, когда воеет вьюга и ветер срывает с крыш колючую поземку, на зеленом поле стадиона – футболисты в майках и трусах. Летом здесь на гладких ледяных дорожках проходят конькобежные соревнования...

Машина идет по магистрали Юг – Север. Впереди канал, спрямляющий центральную петлю Москвы-реки. Он проложен в глубокой выемке. В обход Кремля, разгружая центр города от корабельной суеты, по каналу проходят суда.

Среди них товарный электроход какого-то нового типа. Он идет величайшей водной дорогой мира: Москва – Сталинград – Астрахань – Каспийское море – Омск – Диксон – Карское море – Маточкин Шар – Петрозаводск – Ленинград – Москва.

Таким же широким, как магистраль, мостом машина пересекает канал и все дальше устремляется по проспекту Юг – Север. Справа, в зеленых просветах между домами, видна Москва-река у ее подходов к Южному порту. А впереди – Парковое кольцо. Зеленым венцом шириною добрых 60 метров и длиной 44 километра окружает оно Москву. Наша магистраль пересекает Парковое кольцо как раз на площади бывшей Серпуховской заставы.

Сплошным потоком идут машины по кольцу. Такой же поток движется с нами по магистрали. Казалось бы, неизбежна остановка, длительное, надоедливое ожидание у закрытого светофора. Но светофора нет, машины не сбавляют скорости: магистраль проходит над Парковым кольцом по высокой эстакаде, площадь лежит под нами, одетая не то в асфальтовую, не то иную разноцветную мозаику.

Снова впереди все та же прямая магистраль и эстакада над новым Бульварным кольцом.

Машина идет сейчас по центру давно застроенного Замоскворечья, но нет ощущения однообразия и узкого коридора. И не только потому, что магистраль широка. Навстречу бежит расширенный участок, где лежит сквер, зеленеющий купами деревьев, или бьет фонтан среди цветочного партера. То мелькнет белая скульптурная группа, проплывет памятник народному герою, то, наконец, на улицу выйдет полная прохлады опушка парка.

Дома теплы и солнечны. Они сложены из плит цветного бетона. То здесь, то там поблескивают яркие орнаменты из керамики, золотистая смальта, цветной витраж. И все это вместе с зелеными, вишневыми, красными листьями вьющихся растений создает выразительную, чуть подсиненную воздухом гамму красок.

Москва получила свой неповторимый цвет, не похо-

жий ни на нежно-сероватые тона Ленинграда, ни на сплошь белые города юга. В столице преобладают сочные тона, они подчеркивают четкость объемов зданий, помогают им сохранить выразительность и в прозрачном воздухе весеннего утра и в полусвете зимних сумерек...

Наша магистраль уже приближается к центру столицы, но также стремителен бег машины.

Указатель скорости отмечает: 87 километров в час. Это обычная скорость в Москве: над магистралью то и дело мелькает предупреждающий транспарант: «Не ниже 70 км».

Магистраль не знает пересечений на одном уровне: вот только что мы миновали Добрынинскую площадь, пропустившую под собой в тоннеле густой поток Садового кольца. На менее ответственных перекрестках для пешеходов сооружены пандусы под полотном магистрали, а для машин – плавные ответвления, мягко вписанные в магистраль. Машинам, как поездам в метро, никто и ничто не мешает. Так во имя чего искусственно снижать скорость, присущую машине, и терять время?

В несколько рядов идут машины, сотни, тысячи машин. А на магистрали – тишина. Только слышно шуршание шин – словно отдаленный шум прибора в безветренный летний день.

И это естественно. Пусть гудки машин еще не сняты – кто знает, быть может, они понадобятся в загородных поездках где-нибудь на второстепенных проселках, – но в Москве гудок запрещен раз и навсегда. К тому же и мотор не урчит: подобно гудку, бензиновый мотор изъят из Москвы – в столицу допущены только электродвигатели.

Так откуда же возникнуть уличному шуму, если ко всему этому резиновые прокладки полностью исключили всякое дребезжание даже многоместных автобусов?

И еще одно характерно для магистрали – чистота. Не просто чистота, а какая-то блистающая, прозрачная чистота мостовой, тротуара, воздуха, неба.

Большие белые машины идут по магистрали, сметая пыль, всасывая ее широкими раструбами в свои вместительные цистерны и поливая улицу – то голубую, то желтую, то синюю. И никому из москвичей не придет на ум бросить, скажем, окурок не в урну, а на эту нарядную одежду дороги, как неудобно, бросить конфетную бумажку на полированный гранитный пол подземной станции Московского метрополитена.

Чисто не только на улицах – чисто и во дворах. Темные дворы-колодцы уже не существуют в Москве. Каждое здание теперь омывается светом и воздухом. Не только со стороны улицы и в глубине кварталов, но и во дворах – садовые насаждения, цветы. И даже если в доме большие магазины, требующие ежедневного подвоза продуктов, машины не разгружаются во дворе: по специальному спуску они въезжают в тоннель под домом.

И как может быть не прозрачен воздух Москвы, когда она полна зелени, когда так тщательно убирают ее мостовые, когда на улицах нет выхлопных газов автомобилей и над гигантским городом не поднимается ни единого дымка в прозрачное высокое небо?..

Все ближе и ближе подходит машина к центру города. Уже позади Водоотводный канал, Москворецкий мост из светло-розового гранита – и перед нами знаковая панорама Кремля: красочные главы Василия Блаженного, зубчатая стена, сбегаящая уступами к Москве-реке, Красная площадь.

Вырываясь из Замоскворечья, магистраль Юг – Север проходит по мостам канала и Москвы-реки:

здесь, на левом берегу, пройдя считанные десятки метров, машина неожиданно ныряет под землю.

Тоннель пробит под Китай-городом, под площадями и проспектами центра: для магистрали крут подъем на Китайгородский холм, а московский центр так законченно спланирован, что не было резона прорезать сквозь него новый проспект.

Машина идет по тоннелю, но мы не чувствуем подземелья. И не только потому, что тоннель просторен и высок, что воздух в нем безукоризненно чист, что стены его одеты гладким камнем, что он залит отраженным светом зеркальных ламп дневного света.

Немалую роль в этом играет и меняющаяся степень его освещенности.

Если там, на земле, стоят осенние сумерки, лампы тоннеля горят не в полную силу. Если же на поверхности летний солнечный день, они заливают тоннель таким же ярким светом. И вот это-то отсутствие резкой перемены силы света при входе в тоннель не только не ослабляет остроты зрения водителя машины, но почти неощутимо и для пассажиров.

Машина идет по тоннелю, а над ним стоят площади центра.

Площадь Свердлова... Дома почти все те же, только гостиница «Москва», обнявшая теперь целый квартал, выдвинула к площади один из своих корпусов.

Противоположная Большому театру сторона площади широко раскрыта. Ступени монументальной лестницы, поднимающейся к Китай-городу между гостиницей «Метрополь» и Музеем В. И. Ленина. На фоне кремлевских башен на площади Свердлова вырисовывается памятник Якову Михайловичу Свердлову.

В Театральном сквере из круглого водоема с шумом летят вверх прозрачные струи фонтана. Вокруг бассейна – хоровод детских фигур из белого мрамора. Кажется, дети кружились в танце и лишь на мгновение остановились, чтобы полюбоваться фонтаном, осыпающим их радугой брызг.

Преобразилась и площадь Дзержинского. Она перепланирована, раздалась в длину и ширину, подойдя вплотную к зданию Политехнического музея. В центре площади – памятник Феликсу Эдмундовичу Дзержинскому. Окруженная новыми домами, площадь стала торжественной и строгой, напоминая площади Ленинграда.

Изменился Китай-город – наиболее тесное в старой Москве скопление домов. Теперь здесь образовались более просторные кварталы из лучших прежних домов и новых зданий центральных учреждений. И впервые за много столетий зелень нашла себе место в каменном Китай-городе...

Полтора километра тянется тоннель под московским центром и выходит на поверхность ближе к Трубной площади.

Здесь начинается северный отрезок магистрали. Она идет двумя параллельными лучами. Правый луч перерезает сутолоку переулков и, наконец, достигает зеленой гущи Пушкинского (Останкинского) парка. Левый луч проходит поблизости и в конце концов вливается в то же Останкино.

Между обоими лучами – зелень. Кажется, где-то там, на севере, в районе Пушкинского парка, она прорвала границу города и зеленым потоком хлынула к центру. Зеленым клином входят подмосковные леса в каменное тело города.

Снова все то же прямое и широкое полотно, снова двухэтажные пересечения с бульварными и парковыми кольцами. Снова все тот же предупреждающий транспарант: «Не ниже 70 км». И тем не менее этот северный отрезок магистрали отличен от ее южной половины.

Быть может, это потому, что на каждом из двух лучей движение одностороннее: на восточном – только на север, на западном – только на юг. Может быть, оттого, что здесь еще больше зелени и цветов. Или потому, что на этом отрезке магистрали дома стоят еще просторнее. А может быть, причина в том, что именно здесь, на былых пустырях, прорезанных ныне магистралью, широко и смело пробуют новую облицовку зданий, новые строительные материалы.

В частности, на границе прежней Марьиной рощи только что возведен стеклянный жилой дом. В нем все из стекла: стены, потолки, полы, оконные рамы, двери, даже плита на кухне.

Днем этот дом, собранный из стеклянных блоков, светло-синего и цвета слоновой кости, переливается на солнце, как камень-самоцвет. Ночью, когда в нем загораются огни, он похож на огромную призму, сияющую изнутри. И в то же время все, что происходит в доме, не видно с улицы: сложенный из рифленого стекла, он так преломляет свет, что через стены ничего не разобрать, словно сквозь окно, густо подернутое инеем...

Перешагнув путепроводом через железную дорогу, магистраль входит в Пушкинский парк.

Здесь аллеи-просеки разрезают старый лес, связывают с небольшими лесными гостиницами и лагерями отдыха на опушках.

Пешеходные туристские тропы ведут к запрятанным в чащах лужайкам, к искусственному «хаосу скал», напоминающему Алупку в Крыму. Дорожки выются вдоль ручьев, шумно сбрасывающих с камней вспененную воду. Далеко вглубь парка уходят аллеи для верховой езды и прогулок на велосипедах.

Местная река, приняв в себя волжские воды из Химкинского водохранилища, породила новые лесные озера с нетронутой молодой травой по берегам, и водные праздники проходят здесь особенно непринужденно.

Гордость парка – обширный Главный ботанический сад Академии наук: вековые сосны, дубовые и березовые рощи, пруды, дендрарии, плантации, музеи, питомники. В центре сада – главная оранжерея «Хрустальный дворец». Здесь на открытом воздухе и в теплицах собраны сотни тысяч видов и разновидностей культурных и дикорастущих растений – вся флора земного шара.

Вот поднялись купы гигантских тропических деревьев – их родина за Атлантическим океаном. Распластались мхи и карликовые березы тундры. Таежные леса Сибири соседствуют с густыми зарослями бамбука и пробкового дуба, серебристые пихты Урала – с представителем древнейших эпох, огромным энцефалартосом. Здесь же аллеи деревьев, подстриженных и расположенных в стиле старых парков, и скупая растительность саванн и пустынь. Зимой рядом с застекленными оранжереями тропической флоры стоят опушенные снегом бронзоствольные сосны и темно-зеленые ели. В двух шагах – пышное цветение экваториальной растительности и строгий ландшафт морозного Севера.

Еще сотня-другая метров – и на обочине магистрали тот же светящийся транспарант, что вы видели на юге, в лесах Теплого Стана, и на транспаранте то же короткое, звучное слово – «Москва».

Здесь конец многокилометровой магистрали и северная граница города.

Руины будущего в городе призраков



В 1978 году начались работы по проектированию «футуристического города Сан Жи» на север от Тайбэя (столица Тайваня). Инвестиционная компания «Ханг Куо Групп» предполагала, что поселок станет частью широко разрекламированного района Нового Тайбэя и в нем будут селиться только привилегированные жители. Например, американские солдаты и офицеры, прибывающие в Тайвань на отдых.



Работы начались в 1980 году. Довольно быстро возникли целые кварталы зданий удивительной, непривычной формы. Сан Жи получил прозвища «Города летающих тарелок» и «Города контейнеров».

Однако уже в начале 80-х на стройке подряд произошло несколько тяжелых аварий с человеческими жертвами. Поползли слухи, что местный дракон, хозяин берега, не хочет допускать строительства. К



тому же вдруг вспомнилась история о том, что в этом месте еще в XVIII веке были захоронены более десяти тысяч погибших голландских солдат. Находились даже очевидцы, наблюдавшие, как призраки кружатся между недостроенных зданий.

Как ни странно это звучит, но подобных мистических причин оказалось достаточно, чтобы инвесторы начали изымать свои капиталы из проекта. Из роскошного района Сан Жи сперва превратился в обычный жилой район. Вместо американских офицеров и элиты восточноазиатского бизнеса его переориентировали на обычных отдыхающих и туристов. Но процесс «бегства капиталов» из проекта продолжался. К концу XX века стройка была заморожена, и Сан Жи превратился в брошенный город.

На протяжении десяти лет он постепенно разрушался. Теперь его уже называли «городом-призраком» и «руинами будущего». Делались попытки наладить туристические экскурсии в недостроенный город, в нем снимались клипы MTV, футуристические здания пытались использовать как декорации для кинофильмов. Ни один из этих проектов не состоялся в запланированном объеме.

В 2008 году был поднят вопрос о сносе разваливающихся зданий. Но даже такие работы почему-то не удалось организовать. Разгневанный дракон побережья Сан Жи наотрез отказался допускать людей и технику в свои владения, а местные жители категорически возражали против попыток нарушить покой призраков.

Так и стоят здания удивительных форм на пустынном берегу Тихого океана. Естественным порядком они разрушатся нескоро: монолитный железобетон штука прочная. Так что еще не одно поколение сможет наблюдать этот памятник неудавшейся попытки прорыва в будущее.



Форсайт несбывшихся надежд

текст
Константин Лидин

В январе 2006 года делегация Иркутской области вернулась из поездки в Вену, в представительство ЮНИДО. Делегацию возглавлял недавно назначенный губернатор А. Г. Тишанин. В апреле губернатор собрал круглый стол с представителями бизнеса и научной общественности по теме «Форсайт региона».

ЮНИДО (UNIDO – United Nations Industrial Development Organization) – учреждение Организации Объединенных Наций, созданное с целью организации помощи технологически отсталым странам. ЮНИДО занимается передачей передовых технологий развивающимся странам для того, чтобы остановить их сползание «на обочину» глобальной экономики.

Иркутской делегации было предложено освоить технологию дальнего прогноза (форсайта). В течение следующего года готовилось трастовое соглашение между администрацией Иркутской области и венским офисом ЮНИДО. Параллельно велись работы по пилотному проекту «Региональный форсайт Иркутской области». С точки зрения выделенной ранее классификации технологии, были проведены работы стадии предфорсайта и, частично, – собственно форсайта. Для управления проектом форсайта были проведены подготовительные организационные работы. Была разработана институциональная организация форсайта, основу которой составила рабочая группа по организации проведения форсайта Иркутской области, назначенная губернатором¹. Во главе группы в должности вице-губернатора встал приглашенный из Санкт-Петербурга специалист по долгосрочному прогнозированию профессор В. П. Третьяк. Было создано также научно-методическое объединение «Форсайт» при Иркутском государственном университете. Его возглавила доктор экономических наук Н. Я. Калюжнова.

Фактически активная часть этой рабочей группы и составила команду проекта, хотя официально такого названия не произносилось. Чтобы работники адми-

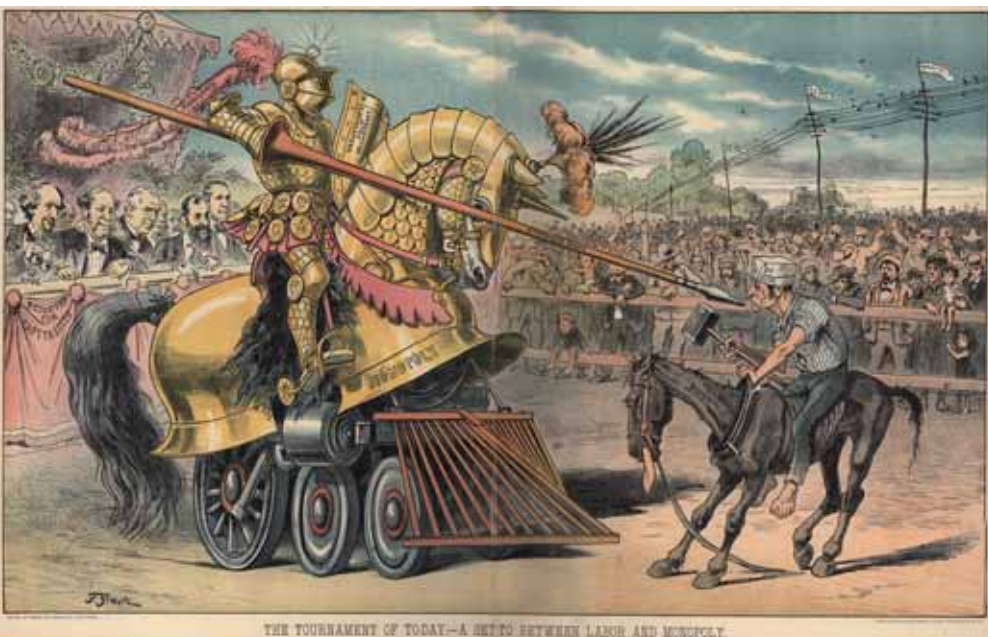
нистрации адекватно работали на формирование форсайта, в их должностные инструкции необходимо было внести соответствующие изменения, но это сделать не удалось. Договор между Иркутской областью и ЮНИДО также остался на уровне протокола о намерениях, в силу как финансовых причин, так и бюрократических трудностей подписания международного договора международной организации с региональной администрацией.

Разработка пилотного форсайт-проекта осуществлялась на волонтерской основе. Была создана некоммерческая организация, носящая название «Фонд поддержки гражданских институтов», предназначенная для дальнейшего финансирования форсайта при его развитии. Однако создать запланированный командой форсайта управляющий комитет при губернаторе области не удалось.

Таким образом, был создан лишь минимальный набор институтов, необходимый для начальной стадии формирования регионального форсайта. Участниками регионального форсайта в Иркутской области стали:

- Агентство по промышленному развитию ООН (UNIDO, Вена, Австрия);
- Российский научно-исследовательский институт экономики, политики и права в научно-технической сфере (Москва, Россия);
- Научно-методическое объединение «Форсайт» при Иркутском государственном университете (Иркутск, Россия);
- консорциум «Промест» (Милан, Италия);
- Иркутский филиал СО РАН (Иркутск, Россия);
- Фонд поддержки гражданских институтов (Иркутск, Россия);
- вузы и НИИ Иркутской области (Иркутск, Россия);
- Российский экономический журнал (Москва, Россия);
- журнал «Власть» (Москва, Россия);
- журнал «Отраслевые рынки» (Москва, Россия).

1. Распоряжение Губернатора Иркутской области №300-р от 29 июня 2006 года.



За 2006 год был проведен ряд мероприятий информационного, обучающего и теоретико-прикладного плана. В октябре 2006 года проведена Первая всероссийская интернет-конференция на тему «Технологический форсайт как инновационный инструмент формирования перспективной конкурентоспособности страны и региона в условиях глобализации»; в феврале 2007 года проведена Первая международная конференция «Procedure of Foresight development». В рамках IV Байкальского экономического форума (21 сентября 2006 года) на первом круглом столе «Технологический форсайт: региональный аспект» и на пленарном заседании обсуждались актуальные вопросы разработки форсайта Иркутской области. Была проделана работа по предварительному подбору экспертов, которые участвовали в подготовке и обсуждении пилотного доклада. Проведено несколько экспертных семинаров, на которых участники были ознакомлены с сущностью форсайта и по специально разработанной схеме занимались выработкой видения Иркутской области в 2025 году. Всего

подготовлена база данных около двухсот экспертов, которые с разной степенью активности приняли участие в подготовке и обсуждении положений пилотного доклада.

Были сделаны доклады перед руководителями муниципальных властей. Подготовлена и распространена брошюра о форсайте, опубликован спецвыпуск газеты Иркутской области о форсайте. За истекший период были созданы условия для институционального и информационного обеспечения проекта. В конце 2006 года завершён предфорсайт – первый этап работы над форсайтом в Иркутской области. Он закончен презентацией пилотного проекта доклада перед губернатором и общественностью области, где прошло публичное обсуждение общего видения развития Иркутской области на долгосрочную перспективу.

Особенностью иркутского форсайта явилось то, что некоторые стратегические решения, предопределяющие траекторию развития региона, были приняты до начала разработки форсайта. В частности, решение о создании агломерации в районе Иркутска на базе трех городов – Иркутска, Шелехова и Ангарска, что создаст материальные условия для размещения высокотехнологичного производства. Следующее решение – о формировании особой экономической зоны, которое предопределяет развитие туристического сектора в хозяйственном комплексе региона.

На основе этого выделились отраслевые приоритеты форсайта. Основная цель «Форсайта Иркутской области», заявленная в пилотном докладе, – выявление возможностей выведения Иркутской области на уровень европейских стандартов качества жизни к 2030 году. В конечном счете реализация форсайта должна привести к росту человеческого капитала региона.

Реализация Иркутского форсайта предполагала три разреза: *стратегический* вектор развития региона, направления *муниципального районирования* и развитие бизнеса *по сферам деятельности*. В составе первого – стратегического – вектора в форсайте были избраны также три направления, подчиненные росту человеческого капитала в Приангарье.

1. Установление социального партнерства власти и бизнеса, в частности, с предприятиями, входящими в структуру вертикально-интегрированных компаний.

2. Развитие малого и среднего бизнеса на основе кластеризации малого бизнеса, аутсорсинга части технологических процессов крупных предприятий; повышение доли средних и малых предприятий в валовом региональном продукте, увеличение занятости населения и налоговых поступлений регионального бюджета.

3. Повышение доли сферы услуг в валовом региональном продукте, развитие постиндустриальной экономики.

Одновременно с подготовкой форсайта шла практическая работа по установлению отношений социального партнерства с предприятиями, входящими в крупные компании, центральные офисы которых расположены за пределами области. Предмет соглашений – мероприятия, направленные на достижение баланса интересов бизнеса и региональной власти в соответствии с принципами социального партнерства, взаимной заинтересованности сторон в решении стоящих перед ними задач и информационной открытости.

Второй составляющей стратегического разреза форсайта явилась кластеризация малого бизнеса. На

долю малого бизнеса тогда приходилось 21% ВРП, более 10 тысяч предприятий, на которых было занято на конец 2006 года около 18% трудоспособного населения региона. Суммарный годовой оборот составлял свыше 90 миллиардов рублей, доля прибыли составляла 10,3% регионального уровня. При этом отмечается очень низкий уровень оплаты труда работающих в данных организациях – 43% от среднего по области.

Кластеризация малого бизнеса была призвана увеличить долю участия их в создании ВРП хотя бы до 40%. При этом качество производимых предприятиями малого бизнеса товаров должно соответствовать европейским стандартам. Кластеры предприятий создаются не одним мановением руки. На конец 2006 года на первой стадии развития кластера работали порядка восьми коллективов предпринимателей, на второй – два. Представляется, что цель форсайта в 2030 году будет достигнута, если 80% действующих малых компаний области предпримут попытки к созданию кластера предприятий. Таким образом, создание кластеров предприятий вполне реально, и в рамках форсайта можно ставить цель достижения 80% охвата деятельности малого предпринимательства на территории Иркутской области по схеме: кустарные, индустриальные и инновационные кластеры.

За прошедшие пять лет картина значительно изменилась. По данным руководителя территориального органа Федеральной службы Государственной статистики по Иркутской области Ирины Ивановой, на 1 января 2011 года в регионе было зарегистрировано порядка 110 тысяч малых и средних предприятий, из которых 75 тысяч – индивидуальные предприятия. Темпы прироста числа субъектов в данной сфере в последние годы снижается. Так, в 2008 году прирост составил 21%, в 2009 году – 6%, в 2010 году – 3%².

2. Аргументы и факты. Иркутск. 2011. 30 марта.

3. По данным НИА Байкал <http://www.38rus.com/>

СХЕМА ИРКУТСКОЙ АГЛОМЕРАЦИИ



4. По данным Иркутскстат (<http://irkutskstat.gks.ru>)

5. Все цитаты из форсайта 2006 года даются по изданию: Третьяк В. П., Калюжнова Н. Я. Формирование форсайта в Иркутском регионе // Наука. Инновации. Образование. Вып. 5. Форсайт: основы и практика применения. 2008. Февр. С. 219–242.

6. Тема иркутской агломерации посвящен 9-й номер журнала «Проект Байкал» за 2006 год.

Однако, несмотря на десятикратный рост числа малых предприятий, количество кластеров отнюдь не выросло. По итогам 2010 года доля среднесписочной численности работников, занятых на малых предприятиях региона, составила 19,83%, что на 1,1% больше, чем в 2009 году. Доля вклада в валовый региональный продукт от субъектов малого предпринимательства выросла на 3,1% до 13,1%³. Таким образом, за пять лет события развивались в предсказанном направлении, но такими темпами, что достижение поставленных в форсайте целей потребует около пятидесяти лет. Тем более что в последние годы наблюдается общее замедление темпов экономического роста области.

Третья составляющая стратегического разреза регионального форсайта – радикальное увеличение доли услуг в ВРП. На конец 2006 года услуги составляли чуть больше 51% ВРП, в то время как к 2030 году это значение должно возрасти до 65%. Это возможно за счет разворачивания процесса кластеризации предприятий и формирования Иркутской агломерации.

Данный прогноз форсайта также выглядит сегодня не слишком реалистичным. В течение пяти лет объем оказания платных услуг населению, хотя и рос, но слишком медленно. В результате доля услуг в валовом региональном продукте упала в несколько раз и на конец 2010 года составляла около 12%⁴.

В качестве второго разреза форсайта было принято упрочение *муниципального районирования* и усиление внимания к нему. Заключение соглашений социального партнерства с предприятиями вертикально интегрированных структур предполагает их реализацию на территории муниципального образования, как, впрочем, и кластеризация малого бизнеса, и развитие сферы услуг. Следовательно, в зависимости от хода реализации стратегических преобразований в экономике и социальной сфере области, они должны отражаться в долгосрочных стратегиях развития муниципальных образований.

Третий разрез форсайта – развитие бизнеса *по сферам деятельности* – предполагает исследование тенденций развития региональных рынков и отдельных отраслей экономики области с учетом тенденций развития технологий. Предварительные цифры, которые были представлены в пилотном докладе, должны были служить основой для обсуждения и корректировки на этапе обсуждения с помощью экспертных панелей, которая была запланирована на 2007 год. К примеру, в докладе отмечалось, что туризм к 2030 году должен будет обеспечивать 5% валового регионального продукта области вместо 0,5% на день создания пилотного доклада. Основными направлениями развития туризма должны были стать: коммерциализация брэнда «озеро Байкал», развитие инфраструктуры туризма, реализация программы развития гостиничного бизнеса и создание особой туристической зоны рекреационного типа.

Ни одна из перечисленных тенденций за пять лет не реализовалась в сколько-нибудь значимых формах.

Надо отметить, что параллельно с подготовкой пилотного доклада шла работа по внедрению идей форсайта по созданию особой туристической зоны рекреационного типа, право на создание которой администрация Иркутской области получила в 2006 году.

Дальнейшая конкретизация видения развития отраслей должна производиться на основе построения «дорожных карт», то есть путей развития отраслей в случае внедрения тех или иных технологий, с одной стороны, и требуемых продуктов и технологий – с другой. В качестве основных направлений, выбранных для исследования с помощью технологии дорожного картирования, выбраны: туристический комплекс, лесной рынок, рынок жилья, демография и образ жизни, агломерация.

Одним из основных результатов доклада является экономическое позиционирование Иркутской области к 2030 году. Согласно положениям пилотного доклада, к 2030 году в области должна существенно измениться структура экономики.

«Основную роль в формировании валового регионального продукта будет выполнять сфера рыночных услуг, таких, как коммуникации, туризм и сопутствующие услуги. Предполагается, что в 2030 году область выйдет на лидирующие позиции в Сибирском федеральном округе по объему ВРП на душу населения, по объему инвестиций в основной капитал и по уровню благосостояния населения. В России по этим параметрам область должна войти в число первых 12 регионов. Для этого на сегодняшний день есть все предпосылки»⁵.

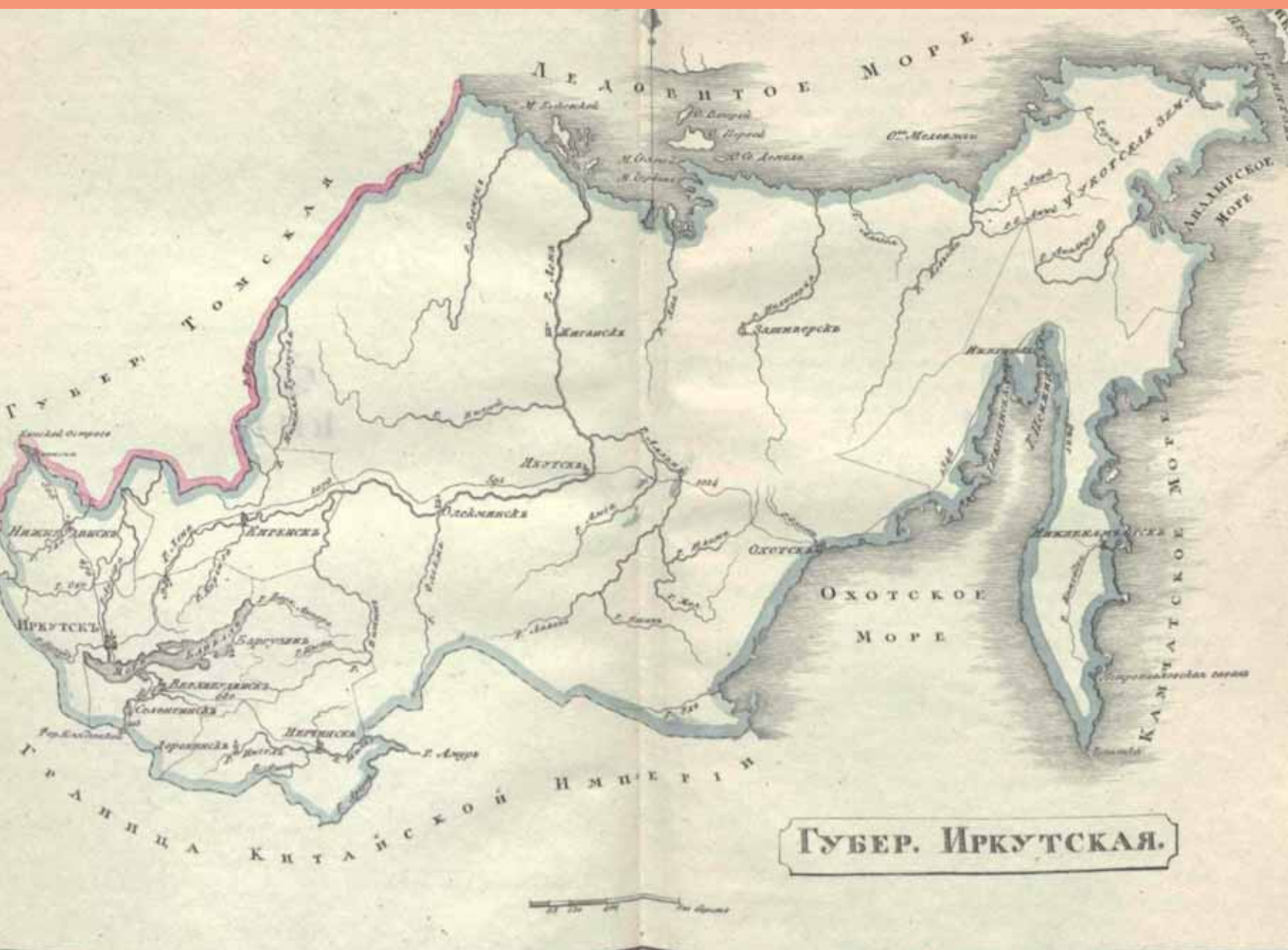
К сожалению, прекрасные предпосылки развития иркутского региона так и остались в сфере нереализованных возможностей. Иркутская область по-прежнему отстает и от Новосибирской области, и от Тюменской, и от Красноярского края... Вместо ожидаемой агломерации Иркутска, Ангарска и Шелехова в единый мегалополис-миллионник⁶ наблюдается нарастающее недоверие и настороженность в отношениях между муниципалитетами трех городов. Услуги, высокотехнологичные отрасли промышленности, образование и туризм не торопятся превращаться в локомотивы региональной экономики, – напротив, быстрыми темпами развивается в основном добывающая отрасль. Из области вывозится сырье в самом примитивном, наименее выгодном для региона виде. Реализуется наиболее пессимистичный сценарий развития области.

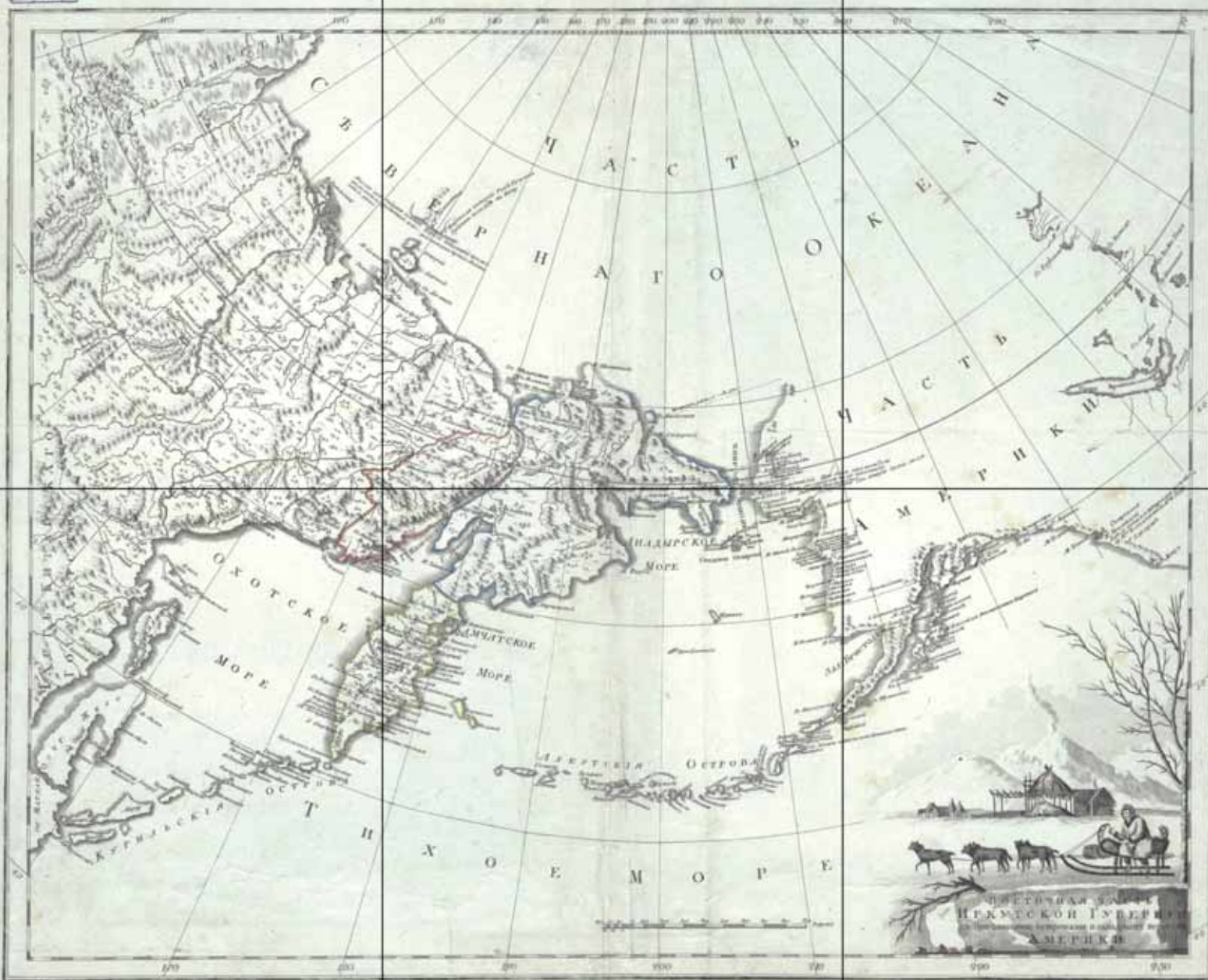
Что же, значит, какие-то очень важные факторы не были учтены пять лет назад, когда создавался такой бодрый, такой смелый и перспективный форсайт Иркутской области. Какой-то человеческий фактор был забыт, – может быть, исчерпанность социального капитала (иначе этот феномен называют дефицитом доверия). Или эгоистичные интересы крупных игроков (стейкхолдеров) из числа олигархов федерального масштаба. Или нестабильность политической ситуации в области, в которой за эти пять лет сменились три губернатора.

А интересно было бы, наверное, учесть допущенные ошибки и вернуться к долгосрочному прогнозированию будущего Иркутской области. Может быть, со второй попытки форсайт получится более удачным?

Английская карикатура конца XIX века «Битва труда с монополиями». Как и полтора столетия назад, интересы мелкого и среднего бизнеса, индустрии услуг и просто жителей страны пасуют перед бронированным чудовищем монополистического капитала. Вот и форсайт Иркутской области, похоже, угодил под те же колеса

Столицы Восточной Сибири





Столица на Ангаре

текст
Артем Ермаков

«Из всех сибирских городов самый лучший Иркутск... превосходный город. Совсем интеллигентный. Театр, музей, городской сад с музыкой, хорошие гостиницы... Нет уродливых заборов, нелепых вывесок и пустырей с надписями о том, что нельзя останавливаться... рессорные пролетки. Он лучше Екатеринбурга и Томска. Совсем Европа» – так в июне 1890 года описывал свои дорожные впечатления от нынешнего города-юбиляра Антон Павлович Чехов.

Если полистать его путевые очерки и переписку, можно увидеть, что Тюмень, Красноярск и другие города по Сибирскому тракту впечатлили его куда меньше. Об Омске он не упоминает вовсе. Что же касается неофициально признанного сегодня столицей Сибири Новосибирска, то до его основания Чехов еще успеет съездить на Сахалин и вернуться в Европу.

Согласно проведенной в 1897 году первой Всероссийской переписи населения, пятью самыми населенными городами Российской империи считались Петербург, Москва, Варшава, Одесса и стремительно

выросшая польская Лодзь. Однако интересно, что сравнительно небольшой Иркутск по объему городского бюджета занимал в стране третье место сразу за двумя столицами. Популярнейший сибиряк – выдающийся путешественник, этнограф, идеолог сибирского областничества Г. Н. Потанин – делил тогда все города Сибири на буржуазные (Томск, Енисейск, Тюмень) и бюрократические (Тобольск, Красноярск, Омск), Иркутск же находил счастливым сочетанием обоих типов. Журнал «Сибирское обозрение» чуть позднее, не стесняясь, именовал хлебный Омск «сибирской Москвой», университетский Томск «сибирскими Афинами», а будущий быстро растущий Новосибирск «сибирским Чикаго». Иркутска в этом списке не было, но все знали: резиденция генерал-губернатора Восточной Сибири – ни более ни менее как «сибирский Санкт-Петербург».

Реальным соперником и предшественником Иркутска в Сибири до конца XIX века можно назвать только Тобольск. Можно даже сказать, что история

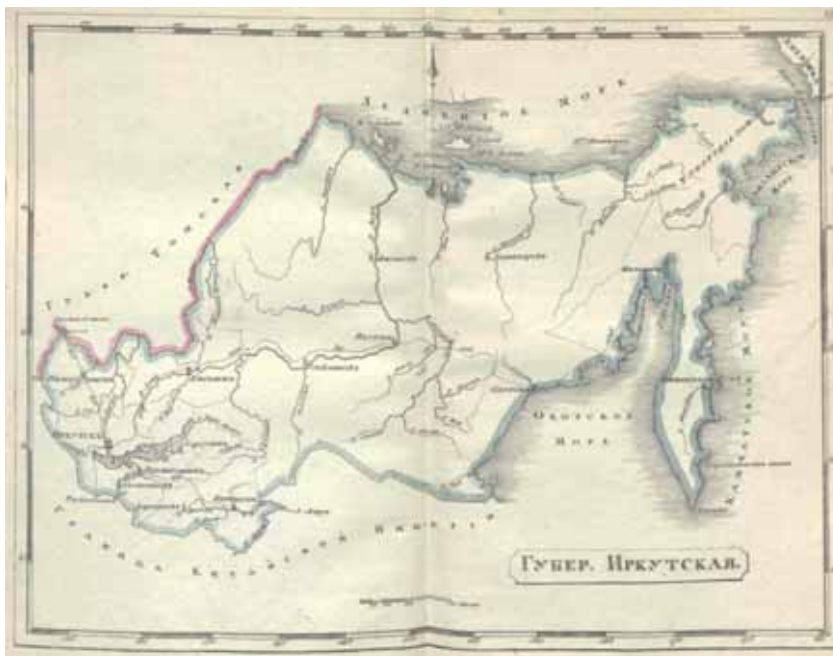
^ Карта Иркутской губернии. 1802 г.

возвышения Иркутска – это история упадка Тобольска. Более мягкого, чем в случае с Петербургом и Москвой, но столь же бесповоротного.

Первые сведения о построении землепроходцем Иваном Похабовым зимовья на Дьячем острове в месте соединения рек Иркут и Ангара датируются 1652 годом. Довольно поздно. Томск, Братск и даже Якутск, например, существенно старше. Первая документально подтвержденная дата построения острожной крепости – 1661 год. В 1669-м острог был укреплен, в 1682-м – объявлен центром Иркутского воеводства, в 1686-м – возведен в ранг города и пожалован гербовой печатью.

Столица зарождается здесь летом 1687-го, когда в Иркутск прибыл представитель Москвы, один из первых сподвижников Петра Великого, боярин Федор Алексеевич Головин. На Дальнем Востоке, в среднем течении Амура, тогда произошел печально знаменитый Абазинский конфликт с кочевниками-маньчжурами, который мы проиграли. Головин был послан для переговоров об установлении новых границ между Россией и зоной влияния новой маньчжуро-китайской императорской династией Цинь. Переговоры происходили за Байкалом в Нерчинске. Головин настоял на этом, понимая, что, так или иначе, нужно оставить максимальный задел для России в сторону востока. Но маньчжуры, озабоченные покорением Китая, тоже не могли далеко развивать свою победу. Можно предположить, что придание Иркутску статуса областной столицы носило фактор государственного самоутверждения. Ставка представителя великой державы не могла располагаться где-то в остроге. Нужно было организовать некий штаб, где можно было бы регулярно вести переговоры и принимать делегатов иностранных держав на постоянной основе.

В этот момент Иркутск становится крупнейшим пограничным городом на востоке России. Его можно назвать «Владивостоком XVIII века». С возникновением крайнего западного столичного пункта, которым через пару десятков лет стал Петербург, тяготевшее к изоляционизму Московское государство превратилось в империю, ориентирующуюся на экстенсивное расширение своего периферийного влияния. И город, оказавшийся на другом конце этой великой оси – северо-



запад – юго-восток, тоже стянул на себя часть региональных столичных функций.

Уже в 1698 году началась официальная караванная торговля России с циньским Китаем, и в 1700 году Иркутск стал центром этих обменов, а также центром управления всей приграничной горнодобывающей и заводской промышленности. Ему были приписаны первые рудники Забайкалья. В 1717 году влияние Иркутского региона распространяется на Якутск, более древний центр освоения Северной Сибири.

Ситуация на границах постепенно стабилизируется. 1719 год делает Иркутск самым молодым в списке пяти главных городов вновь учрежденной Сибирской губернии. В те же годы он становится и важнейшим религиозным центром. В связи с отказом в пропуске в Пекин епископу-миссионеру Иннокентию (Кульчицкому) здесь организуется первосвятительская церковная кафедра, крупнейшая в Сибири после Тобольской. Между прочим, двое их управлявших ей в XVIII веке архиереев, были прославлены церковью,

^ Карта Иркутской губернии. 1808 г.

v Карта России. 1901 г.



как святые, что, разумеется, повлияло и на авторитет самого городского центра среди православного населения.

В 1736-м Сибирская губерния впервые делится на две части, открывая тем самым конкуренцию Восточной и Западной Сибири, Тобольска и Иркутска. Запад Сибири в этом соперничестве козырял относительной древностью, близостью к коренной России и европейским рынкам сбыта, но победа осталась за молодым востоком, где оказалась основная часть пушных и минеральных ресурсов.

Окончательно вновь учрежденная Иркутская губерния формируется в 1765 году. Границы Восточной Сибири (чуть западнее реки Енисей) определяются в 1773 году, когда открывается Иркутское наместничество. А в 1799 году происходит новый порыв в связи с учреждением Российско-Американской компании (в городе сохранилось мемориальное здание ее первой конторы). Иркутск становится не только пограничным, но и океанским городом. Это сложно сейчас представить, но если посмотреть, на какие вклады построено большинство городских церквей конца XVIII – первой половины XIX века, то выяснится, что это доходы аляскинских и алеутских экспедиций. И связаны они в значительной мере с морской торговлей.

В 1803 году здесь даже было учреждено свое адмиралтейство (закрыто в 1839-м). Государственные экспедиции, организуемые российским правительством на Дальний Восток, в Якутию, Монголию, Китай, на Аляску, со времен Витуса Беринга также формировались в Иркутске. Отсюда началось второе заселение берегов Амура. Через Иркутск ехали все посольства в Пекин, проходили караванные торговые пути в Монголию и Китай. Оптовая торговля в Восточной Сибири тоже была сосредоточена преимущественно в руках иркутских купцов.

В начале XIX века Иркутск становится официальной резиденцией генерал-губернатора и столицей Восточной Сибири. В 1818 году сибирским губернатором назначается выдающийся юрист Михаил Сперанский. Город превращается в центр местного законодательного творчества. Здесь создавались и обкатывались законодательные акты по управлению Сибирью и ее народами. Позднее Сперанский явился составителем первого за три столетия свода законов, и можно предположить, что этот Свод законов вчерне также обкатывался в Сибири. Правовая культура подобранной Сперанским управленческой команды еще резче выделила иркутское чиновничество не только на сибирском, но и на общероссийском фоне.

К 1825 году, когда умер император Александр I, Иркутск занял второе место в Сибири по населению и первое – по количеству зарегистрированных купцов (финансовая и промышленная элита всего региона).

v Карта России. 1786 г.



Только в Тобольске населения по инерции было немного больше, но он хирел. Границы его влияния были четко определены, петербургский контроль ощущался значительно сильнее. Первой столицей Сибири уже некуда было расти.

А Иркутский суперрегион продолжал развиваться. Отсюда укреплялись связи с Китаем, медленно распространяли влияние в Монголии, удерживали берега Ледовитого и Тихого океанов. Растущий регион укреплял и рост своего центра.

Значительное влияние на повышение общественного статуса сибирской столицы оказала и высылка декабристов. Первоначально осужденных дворян рассели по всей Сибири, но Иркутск оказался местом их последнего длительного сосредоточения. Этот своеобразный «культурный десант» существенно подстегнул развитие города. Но еще больше подхлестнуло его разработка золотоносных провинций. До открытия Калифорнийских месторождений в 1849 году Иркутск второй четверти XIX века был центром контроля золотодобычи мирового значения.

1848 год – высшая точка расцвета иркутской столичности. Начало генерал-губернаторства Николая Муравьева (будущего графа Амурского) ознаменовалось новым решительным натиском на восток, в результате чего России были возвращены области, утраченные некогда по Нерчинскому договору. Однако Приамурский и Приморский регионы сразу начали проявлять стремление к обособлению и к самостоятельному строительству местных центров. Чуть погодя от Сибири по воле Петербурга откалывается Аляска. Восточные проекты, в частности Маньчжурский и Приморский, развиваются все активнее. Но на роль противоположного Петербургу пограничного центра, естественно, начинает претендовать Владивосток.

А Иркутск замедляет развитие и теряет влияние. Отколовшиеся восточные окраины оказались более динамичны, им было куда расти, хотя бы в плане торговли. Лишь война 1904–1905 года с Японией остановила падение авторитета Иркутска как восточного центра России и вернула сюда часть столичных функций. Люди, ринувшиеся было в район Сахалина и Харбина, вновь начали оседать здесь. Но последовавшая вскоре революция и децентрализация Сибири после ее вхождения в состав СССР положили конец иркутским глобальным региональным претензиям. Сибирь делили по национальным окраинам, а все более-менее крупные города, перечисленные в начале этого рассказа, предпочли добиться своего регионального суверенитета.

Последний взлет социально-экономического значения Иркутска на фоне Сибири и РСФСР в целом приходится на послевоенные годы и тесно связан с постройкой гигантских энергетических мощностей на Ангаре. Иркутская, Братская, Усть-Илимская ГЭС и связанные с ними алюминиевые, нефтеперерабатывающие и лесопромышленные комплексы привлекли в регион тысячи квалифицированных специалистов не только из СССР, но и из других социалистических стран. Большие надежды возлагались на строительство на севере области Байкало-Амурской железнодорожной магистрали. Однако влияние региональной элиты на этот общесоюзный проект оказалось невелико.

Сегодня Иркутск вновь становится одним из центров сибирской консолидации. Недавно прошедшее объединение области с Усть-Ордынским Бурятским автономным округом, а также амбициозные проекты большой агломерации между городами Иркутск, Ангарск и Шелехов дают городу серьезный шанс вернуться в число крупнейших центров влияния Восточной Сибири.

Концепция стратегии социально-экономического развития города Иркутска

Проект для обсуждения

В системе стратегического планирования концепция стратегии является основополагающим документом, базой для общественного обсуждения, задающей философию развития города. Концепция стратегии социально-экономического развития города Иркутска до 2025 года разработана с учетом:

– Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. N 1662-р.

– Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 г. N 1120.

– Стратегии социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 г. № 2094-р.

– Концепции социально-экономического развития Иркутской области, отраслевых стратегий и концепций развития.

Исторический контекст

Иркутск – уникальный старинный город, древний перекресток торговых путей, столица Восточной Сибири. Он находится на расстоянии 5 042 километров от Москвы и расположен на берегах реки Ангары, в 63 километрах от озера Байкал.

Иркутск основан как острог в 1661 году на правом берегу Ангары, в 1686 году ему присвоен статус города. Иркутск становится форпостом и центром освоения больших территорий Сибири. В 1731 году Иркутск объявляется центром Иркутской провинции в составе Сибирской губернии.

В 1822 году по инициативе генерал-губернатора Сибири М. М. Сперанского провели очередную реформу управления. Восточно-Сибирское генерал-губернаторство, с центром в Иркутске, охватывало не только восточные районы России – Якутию, Камчатку и Чукотку, но и Русскую Америку, вплоть до Калифорнии. В состав Восточно-Сибирского генерал-губернаторства вошла и Иркутская губерния, из которой в 1851 году выделены в качестве самостоятельных Забайкальская и Якутская области. В результате губерния приобрела очертания, примерно соответствующие границам современной Иркутской области, без учета северной и северо-восточной ее окраин и юго-западной части современной Республики Бурятия.

Все эти годы Иркутск оставался столичным городом – центром огромных территорий. Экономика города была построена в существенной мере за счет снятия управленческой ренты от сосредоточения в городе центров управления как административными, так и коммерческими единицами, а также за счет развития торговли.

В XIX–XX веках развитие города и рост численности населения Иркутска было стремительным, что отражало реализацию глобальных промышленных проектов по освоению Приангарья. В этот период в городе формируется промышленная база Иркутска.

Однако в 1990–2000-х годах, на фоне деиндустриа-

лизации Иркутска рост населения Иркутска сменился оттоком.

Современная ситуация

Демография

В период современной истории только начиная с 2008 года демографическая ситуация в Иркутске несколько улучшилась за счет увеличения рождаемости и миграционного прироста населения. В 2010 году число жителей на 23,8% увеличилось за счет естественного прироста и на 76,2% – за счет миграционного прироста.

При этом половозрастная структура населения Иркутска имеет достаточно выраженные черты перехода к регрессивному типу: постепенный рост доли старших возрастов и снижение удельного веса детей обуславливают поддержание численности населения только при сочетании естественного прироста и положительного миграционного баланса. В городе высокая доля молодежи (17–35 лет), что обусловлено концентрацией в областном центре учреждений образования и возможностей для построения более успешной, чем в других городах области, жизненной траектории. Тем не менее в среднесрочной перспективе численность населения трудоспособного возраста будет постоянно снижаться, а пенсионных возрастов – плавно возрастать.

Город является важнейшей точкой притяжения мигрантов в области и одновременно – наиболее крупным центром выхода мигрантов за пределы области. В 2009 году наблюдается механический приток населения. В миграционном отношении Иркутск в значительной степени «замкнут» на Иркутскую область: внутрирегиональные миграционные потоки преобладают над межрегиональными в структуре миграционного притока.

Значительная часть молодых мигрантов прибывает в город в рамках учебной миграции, что определяется статусом города как образовательного центра, но не остается в нем на постоянное место жительства. В случае снижения уровня привлекательности учебных заведений Иркутска, в условиях сокращения числа потенциальных абитуриентов миграционный приток в город может заметно сократиться.

Из города уезжают молодые, мобильные и активные, а приезжают и остаются более пассивные и менее адаптированные к меняющейся ситуации. Процесс этот, незаметный на первый взгляд, медленно ведет к формированию угнетающей атмосферы в городе, распространению ощущения недовольства жизнью и социального пессимизма, даже если дела обстоят не самым худшим образом.

Экономическая основа

По итогам 2010 года оборот крупных и средних организаций города составил 244,8 млрд рублей, или 113,4 % к объемам 2009 года.

Наибольший удельный вес в объеме оборота организаций:

– 40,9 % приходится на оптовую и розничную торговлю,

– 29,0 % - на промышленные виды деятельности (добыча полезных ископаемых, обрабатывающие производства, производство и распределение электроэнергии, газа и воды),

– 16,6 % - на транспорт и связь,

– 5,5 % - на предоставление услуг.

Однако по структуре поступлений в бюджет НДФЛ от фонда оплаты труда основными видами экономической активности становятся государственное управление и обеспечение военной безопасности, образование и здравоохранение.

По промышленным видам деятельности производством и отгрузкой товаров собственного производства, выполнением работ и услуг в городе занимаются 57 крупных и средних предприятий промышленности. Однако экономика города имеет все черты монопрофильности. В общем объеме отгруженных товаров собственного производства по всем видам экономической деятельности доля по разделу «производство транспортных средств и оборудования» составляет 68,2%, «производство пищевых продуктов» – 12,8%.

Современные вызовы

Глобализация

Предполагается, что включенность в глобальные процессы, попадание в мировой мейнстрим, дает городу дополнительные дивиденды и стимулы развития, с одной стороны, резко расширяя пространственные связи и возможности города, с другой – увеличивая разнообразия вариантов развития, предполагающих разную степень включенности в мировые и местные процессы. Глобализация выступает «стимулятором» развития города. Но одновременно с этим это несет и чрезвычайно высокие риски для развития, связанные с «летучестью» глобального капитала и его ориентаций на краткосрочные инвестиции.

Иркутск, с одной стороны, может быть вовлечен в глобальные процессы Юго-Восточной Азии, с другой стороны, в западно-ориентированные процессы, связанные с общероссийской специализацией.

Прогнозируемое сокращение численности населения

Средний прогнозный вариант численности населения России, рассчитанный Госкомстатом до 2016 года, составляет 134 млн человек, а до 2050 года – 101,2 млн человек. Минэкономразвития страны в свои планы закладывает тенденцию сохранения негативной динамики численности населения, прогнозируя ежегодное сокращение на 600 тысяч человек.

Начиная с 2007 года, Россия вступила в период сокращения численности занятых и увеличения доли пенсионеров. При благоприятных миграционных тенденциях приток мигрантов извне сможет лишь на 20% компенсировать сокращение численности населения из-за естественной убыли. Это серьезнейший вызов демографии, который требует переосмысления стратегии развития города, более сложных подходов, которые бы основывались не только на идеях роста, улучшения, совершенствования, углубления, и т. д., но и на возможностях перегруппировки сил, позволяющих преодолеть несоответствие между желаемым развитием и возможным демографическим маневром.

Конкуренция городов за все виды ресурсов

Переход от плановой экономики к рыночной, концентрация государственных инвестиционных ресурсов в федеральном бюджете, глобализация и повышение мобильности населения являются основными предпосылками данного вызова. Иркутск, также как и другие российские города, находится в открытой конкуренции за инвестиционные, политические, человеческие и организационные ресурсы. Следствие низкой конкурентоспособности города сегодня – отток перспективного высокообразованного населения, относительно низкий уровень инвестиций.

При выборе возможных действий по повышению конкурентоспособности города можно выделить два разных направления городского развития. Лидерство за счет встраивания в мировые процессы или лидерст-

во за счет сохранения уникальности и самобытности Иркутска.

В первом случае жесткая конкуренция обрекает город на унификацию городской среды и стандартизацию общественных пространств. Одинаковые торговые зоны (shopping malls), главные улицами с одними и теми же витринами, исчезающие общественные пространства, когда-то служившие украшением города, имитация исторической застройки в центрах городов, все это – дань конкуренции.

Конкуренция с использованием баланса между участием в мейнстриме и сохранением уникальности города позволит сохранить необходимую устойчивость и адаптивность: уникальность играет роль «стабилизатора» развития, а участие в мейнстриме – катализатора развития. Нарушение этого баланса в пользу «локального» ведет к стагнации и провинциализации города, а в пользу внешних источников развития – к его экономическому и социально-культурному отрыву от собственной исторической базы.

Высокая неопределенность будущего

Высокие темпы технологических, социальных и политических изменений, связанных, в том числе, и с глобализацией, не позволяют делать точные прогнозы относительно будущего.

Кроме того, на практике администрация города работает в условиях действия огромного количества слабо предсказуемых факторов, как внешних, по отношению к городу (политических, экономических и социальных), так и внутренних (определяемых индивидуальными жизненными стратегиями населяющих его людей, тем, насколько они связывают с Иркутском свое будущее и будущее своих детей). Следствием из этого является необходимость разработки гибких сценариев развития, позволяющих адаптивно реагировать на изменения среды изменениями внутри самого города.

Тенденция укрупнения городов

Министерство регионального развития РФ готовит схему территориального планирования России, в которой с очень высокой вероятностью будет изменена опорная система расселения. Согласно существующим концепциям, ставка будет сделана на развитие на территории страны крупных городов и агломераций, которые смогут служить локомотивами роста в прилегающих к ним территориях, становясь центрами притяжения населения, формирующими новый опорный каркас расселения России. Крупные города более конкурентоспособны. Они являются центрами притяжения населения и основными потребителями инновационной продукции. Именно в таких городах развиваются элементы новой экономики.

Количество таких межрегиональных центров будет ограничено. Возможно, что на территории Сибири и Дальнего Востока их будет два-три. Именно в таких точках будут концентрироваться федеральные ресурсы, эти города станут своеобразными межрегиональными столицами.

Для повышения конкурентоспособности Иркутска в отношении вызова укрупнения необходимо учитывать возможность агломерационного эффекта Иркутска, Ангарска и Шелехова. Единый комплексный план развития данной территории и совместное внешнее продвижение муниципалитетов, входящих в агломерацию, даст синергетический эффект и позволит Иркутску претендовать на роль межрегионального центра.

Иркутская агломерация

Иркутская агломерация в глобальном мире

Европейский деловой центр в Юго-Восточной Азии. Центр сохранения и воспроизводства экологии. Международный экологический образовательный центр и исследовательский университет.

Иркутская агломерация в Российской Федерации

Крупный межрегиональный центр, выполняющий функцию удержания и привлечения квалифицированного населения на востоке страны. Центр межрегиональных связей и коммуникаций. Центр въезда на Байкал.

Иркутская агломерация в Сибирско-Дальневосточном регионе

Иркутская агломерация – один из двух (трех) межрегиональных центров Сибири и Дальнего Востока, в котором сосредоточены функции управления, высшего образования и науки.

Место Иркутска в агломерации

– Иркутск – административный и финансово-экономический центр (получение ренты за счет концентрации в городе управленческих функций, за счет выполнения функций – точки въезда в регион);

– Иркутск – культурно-исторический центр;

– Иркутск – город генератор и проводник изменений.

Принципы, закладываемые в Концепцию стратегии

Принцип ограниченности ресурсов и стратегических приоритетов

Поскольку финансовые, организационные, пространственные и человеческие ресурсы априори являются ограниченными, стратегия развития города должна содержать перечень приоритетов развития, на которые ресурсы направляются в первую очередь. Ввиду ограниченности бюджетных и властных ресурсов, большинство проектов должны реализовываться на принципах муниципально-частного партнерства, а также с общественным участием.

Принцип приоритетов развития (принцип step-by-step)

Принципы приоритетов вытекают из принципа ограниченности ресурсов и должны способствовать определению краткосрочных и долгосрочных целей изменений, помочь сконцентрировать усилия и ресурсы на наиболее важных участках изменений.

Кроме того, использование принципа step-by-step учитывает возможный положительный психологический эффект от реализации успешных проектов и значимость позитивных результатов для процесса вовлечения элит в реализацию стратегии.

Принцип смены критериев развития.

Критерии количественного роста (абсолютная численность населения, объемы жилья, введение объектов социальной инфраструктуры, созданные рабочие места и т. д.) должны уступить свое положение интегральным критериям качественных изменений, созданных на основе системы сбалансированных показателей (городская среда, условия жизни, разнообразие и качество предоставляемых услуг, удобство транспортных коммуникаций, адаптация существующей инфраструктуры к изменившимся потребностям).

Видение города

«Я» видение: комфортный, компактный и уютный город, гармонично вписанный в окружающую среду. Однако, несмотря на свою уютность, – это не город, застывший во времени, а город современный, с бурлящей экономической и культурной жизнью. Город, в котором хотелось бы учить своих детей.

«Мы» видение: город, в котором горожане соотносят себя с понятием «иркутяне» и гордятся тем, что они живут именно здесь. Город, концентратор активностей, досуга, знаний и информации. Город, дорожащий историей, но в то же время толерантный к творческим инициативам, амбициям и инакомыслию и дающий возможности для их реализации.

«Нас» видение: город устойчивого и ответственного развития, город – удобный для встреч и проведения деловых мероприятий, между которыми можно посетить Байкал.

Стратегическая цель Иркутска до 2025 года

Стать неформальной столицей Байкальского региона, привлекающим и удерживающим «креативный» класс, который в свою очередь становится генератором и проводником изменений города.

Направления развития до 2025 года

В традиционной экономике импульсом развития города, фактором его конкурентоспособности было какое-либо производство, доступность природных ресурсов или удобство транспортно-географического положения, которое привлекало людей в города и формировало его экономическую среду.

В современной глобальной экономике, вовлеченной в глобальные процессы, роль основного фактора в экономике переходит к человеческому капиталу. Условием конкурентоспособности становится умение и возможности привлекать человеческий капитал, в первую очередь – активных жителей, так называемый «креативный класс».

Именно «креативный» класс способен создавать инновации во всех сферах человеческой деятельности: науке, культуре, дизайне, управлении, предпринимательстве, образовании и др. Города с высокой долей креативного класса привлекают инвесторов, в них бурно развиваются интеллектуальноемкие виды деятельности, формируются центры прибыли крупных компаний. Проще всего «креативный класс» «нарабатывается» в крупных столичных городах, вовлеченных в мировой мейнстрим, «подключенных» к международным сетям обмена идеями, людьми, артефактами, но при этом сохранивших свою уникальность и неповторимую самобытность.

Разворачивание стратегии осуществляется по трем взаимосвязанным плоскостям, определяющим качество жизни человека:

- Развитие городской среды
- Реализация культурной политики
- Развитие экономических процессов

Городская среда

Потребность в жилье

Жилье – это базовое требование, которое предъявляют граждане при выборе места жительства, а также основное условие обеспечения мобильности населения. Вопрос доступности жилья имеет особую важность, поскольку человек без жилья не свободен, не предприимчив и не производителен.

Жилищное строительство в городе должно обеспечить разнообразие форм жилой застройки в соответствии с предпочтениями и платежеспособным спросом. Необходим большой спектр выбора жилья для молодых семей, семей с детьми и пожилых жителей города в рамках реализации проектов муниципально-частного партнерства.

Для обеспечения мобильности человека необходимо развитие арендного жилищного фонда, а также формирование специализированного жилищного фонда для временного проживания, стимулирование развития рынка «доходных» домов. Это – альтернативная модель финансирования строительного сектора.

В Иркутске, как и в России в целом, рынок специализированного арендного фонда практически не развит. Хотя во многих странах аренда жилья весьма распространена: Германия – 61%, Нидерланды – 47%, Испания – 20%, Греция – 15%.

Необходимо строить дома для сдачи в аренду, так как существуют группы потребителей, вынужденные для города, которые нуждаются в жилье такого рода:

– *Квалифицированные специалисты*, приезжающие в Иркутск на относительно недолгий период работы (приглашенные преподаватели, эксперты, проектные менеджеры компаний). Для этой группы потребителей

качество проживания и объем предоставляемых сервисов значительно важнее, чем цена за проживание.

– *Обеспеченные студенты* – это также вероятная потребительская группа арендного жилья. Для этой группы потребителей важно соотношение цены-качества проживания и включенность места проживания в событийный ряд своего университета и города в целом. Здесь возможно строительство студенческих кампусов для совместного проживания студентов и приглашенных специалистов.

– *Начинающие городские специалисты*. Эти люди не могут позволить себе купить жилье, но могут оплачивать все расходы, связанные с проживанием. Это – важная для города группа, и предоставление жилья внаем может привязать их к Иркутску и не дать им уехать в другие города.

Развитие города в рамках агломерации позволяет осваивать новые массивы вне территориальных границ города под индивидуальное жилищное строительство.

Девелопмент и редевелопмент территорий

Развитие городской среды непосредственно связано с развитием строительства в городе и деятельностью строительного комплекса. Основной задачей в этой части является перенос основной строительной деятельности из практики точечной застройки к комплексному девелопменту и редевелопменту территорий. Это не исключает полностью практики точечной застройки, но эта практика должна поменять смысл и свое влияние на городскую среду. Из системы извлечения быстрых денег на продаже жилья за счет использование существующих инфраструктур точечная застройка должна превратиться в механизм внедрения в городскую среду отсутствующих в ней на настоящий момент функциональных элементов.

Сохранение точечной застройки должно обеспечивать постепенное улучшение средовых качеств окружающих территорий (а не ухудшать их, посредством застройки зон общественной рекреации, гармонично сформированных дворовых территорий и т. д.).

Система публичных пространств

Можно сформулировать несколько требований к городской среде, предъявляемых со стороны «креативного класса».

– Высокая плотность объектов бытового сервиса и торговых услуг.

– Сохранение и включение в современный оборот исторической застройки, придающей «шарм» и неповторимость старым городам.

– Наличие большого числа разнообразных публичных пространств, приспособленных для различных творческих проявлений и самореализации горожан – прогулок, занятий спортом, общением с детьми и друг с другом. Структурированность публичных пространств в соответствии с многообразием интересов, возрастных и социальных страт горожан. Пустые большие площади – одна на всех – не привлекательны.

– Наличие большого числа кафе и разного рода «мест со столиками», оборудованных доступом в Интернет, которые не являются элементами сети общественного питания (распределения продуктов или залами ожидания транспорта), а являются инфраструктурой человеческого общения, мобильными офисами и переговорными комнатами.

– Наличие и ценность красивых видов и панорам природных ландшафтов и архитектурных объектов.

– Наличие благоустроенных водных объектов – фонтанов, водоемов, аквариумов.

– Пешеходный масштаб городской среды. Это значит, что должна быть система пешеходных зон (улиц), велосипедных дорожек, система безопасных переходов и система общественных и частных парковок.

– Наличие интегрированных в городскую среду и доступных природных зон и «зеленых» объектов.

– Совмещение многих функций в рамках одних городских территорий. Жесткое функциональное зонирование. Большие зоны только жилой или только административной или только коммерческой застройки не привлекательны.

– Наличие в городе объектов, подчеркивающих, с точки зрения жителей, его включенность в межрегиональные, общероссийские и мировые сети обмена людьми товарам и идеями. В том числе, присутствие в городе российских и мировых брендов (магазинов, кафе, кинотеатров, медицинских и спортивных центров и др.).

Транспортная доступность

Одним из приоритетов городской среды должно стать обеспечение транспортной доступности микрорайонов и функциональных зон города. Транспортная сеть должна быть понятной и рациональной, обладать высоким уровнем интермодальной интеграции, обеспечивать возможность быстрой и дешевой пересадки.

При разработке транспортной сети необходимо руководствоваться следующими принципами:

– Центр города остается открытым для всех видов транспорта, однако гарантированную скорость движения может предоставить только общественный транспорт. С этой целью необходимо обеспечение приоритета общественного транспорта на перекрестках и постепенный перевод общественного транспорта (особенно трамвая) на обособленные полосы движения.

– Приоритет общественного транспорта должен быть поддержан созданием сети перехватывающих парковок на подходах к центру города. Парковочный тариф на таких стоянках должен быть намного ниже, чем тариф на обычных городских стоянках.

– На наиболее востребованных маршрутах должно быть обеспечено беспересадочное сообщение. Беспересадочное движение на других маршрутах должно быть обеспечено развитием сети интермодальных узлов. Каждый узел должен обслуживать несколько линий общественного транспорта и быть обеспечен павильоном для ожидающих пассажиров.

– Необходимо создание единой билетной системы, позволяющей осуществлять поездку по всей сети, независимо от вида транспорта или вида компании, оказывающей услуги по перевозке. В тарифную политику могут быть включены и другие услуги, такие, как оплата за стоянку и т. д.

Инфраструктура

Необходимо разработать программу комплексной модернизации городских инженерных инфраструктур (водоснабжение и водоотведение, теплоснабжение, электроснабжение, мусоропереработка).

Модернизация должна быть основана на применении современных технологий и материалов, повсеместном внедрении приборов автоматического регулирования и учета с обратной связью с использованием беспроводных технологий и возможностью объединения в единую систему управления городскими инфраструктурами с использованием смарт-технологий.

Развитие смарт-технологий напрямую связано с развитием систем беспроводной связи и Интернета. Одним из приоритетов в этой связи должно стать обеспечение максимального оснащения публичных мест широкополосным доступом в Интернет.

Экономическая основа

На текущий момент Иркутск – это деиндустриализованный город, и разворачивание новых крупных промышленных проектов на территории города вряд ли возможно. Следовательно, экономическая активность должна строиться вокруг постиндустриальных форм развития.

Для Иркутска разворачивание экономических процессов возможно через следующее:

1. Эксплуатация удобного местоположения города в коридоре Европа – Азия.

Традиционно это предполагало развитие в городе крупного мультимодального логистического центра. Данный приоритет был выделен в качестве одного из приоритетов Программы комплексного социально-экономического развития города Иркутска на 2008–2020 годы. Однако разворачивание логистического центра предполагает либо высокий уровень собственного потребления товаров, либо возможность и удобство перераспределения груза на соседние территории. Для Иркутска отсутствуют оба данных фактора.

Эксплуатация местоположения возможна для реализации экономических активностей, связанных с перераспределением транспортных потоков (пассажирский хаб), и за счет конгрессно-выставочной деятельности. Дополнительным стимулом для развития этих видов активностей становится расположение города вблизи от озера Байкал, которое само является местом привлечения посетителей. Это способствует развитию туризма.

2. Экономика знаний

– Индустрия образования.

На текущий момент индустрия образования сама по себе стала мощной экономической отраслью, дающей около 10 % дохода бюджета от поступления НДС (в разы больше, чем дает вся туристическая индустрия).

– Индустрия, связанная с высокотехнологическими проектами.

– Индустрия, связанная с коммерциализацией экологии.

3. Экономика удовлетворения внутреннего спроса

– Индустрия услуг.

– Малый и средний бизнес.

Поддержка высокотехнологичных производственных проектов возможна через реализацию проектов создания промышленных зон, с предоставлением инвесторам подготовленных производственных площадок под размещение мощностей на льготных условиях (кластер биофармацевтических и биотехнологических предприятий, кластер производства строительных материалов, кластер сельхозперерабатывающих предприятий).

С целью реализации потенциала в коммерциализации экологической отрасли и при координации действий федеральных, областных, муниципальных, структур, частного бизнеса, необходимо создание экологического центра, включающего в себя международный исследовательский экологический университет, центр разработки технологий в области ресурсо- и энергосбережений, центр технологий по переработке отходов.

Для попадания в технологический мейнстрим необходимо создание на территории города проектного офиса для формирования и ведения баз данных по современным инновационным технологиям и технологиям по всему спектру вопросов для старта и развития бизнеса.

Особое внимание стоит уделить общесистемному развитию малого и среднего бизнеса как основы для формирования среднего класса, людей с внутренней творческой и предпринимательской свободой. Основной упор в поддержке малого и среднего бизнеса необходимо сделать на законный протекционизм по отношению к предприятиям, работающим на привлечение средств в регион, через:

– поддержку экспортно-ориентированных предприятий;

– поддержку предприятий, работающих на привлечение в регион потребителей (въездной туризм);

– производственных предприятий, способствующих

замещению товаров, ввозимых из-за предела региона (производство строительных материалов, производство продуктов питания и т. д.);

– предприятий, поднимающих качественный уровень оказываемых услуг;

– производство товаров с высокой добавленной стоимостью (инновационное предпринимательство).

Для инвесторов необходимо создание «зеленого коридора», когда муниципалитет (в лице созданного Агентства городского развития) будет брать на себя решение задач по согласованию разрешительной документации по инвестиционному проекту с органами государственной власти, территориальными органами федеральных органов исполнительной власти, органами государственного контроля и надзора, регулирующими службами, организациями естественных монополий.

Культурная политика

Культура, как система ценностей, пронизывает все сферы деятельности человека, связывая его с пространством проживания, способствуя самоопределению человека через историю, традиции, самобытность места. Кроме того, культурная политика – это еще и способ отстоять локальную идентичность горожан в условиях глобализации.

Однако современная тенденция постановки вопросов культурного развития в экономическом контексте связана с пересмотром понятия «культурная политика». Современная культура – это не дотационный прирост к экономике, а самостоятельная экономическая отрасль, способная привлекать инвестиции. Вложения в культуру и образование – это общесистемные вложения в развитие города, формирующие условия, как для построения отраслей экономики, так и для формирования развитой городской среды.

Культурная политика работает не только на сохранение наследуемых ценностей или создание новых, но и на эстетическое воспитание, формирование полноценной среды обитания, освоение новых технологий образования и досуга и другие социальные качества.

К задачам культурной политики можно отнести:

– Сохранение уникальной историко-архитектурной среды города и формирование нового наследия.

– Развитие образования как способа социализации молодежи.

– Создание условия для вовлеченности граждан в «проектирование будущего».

Сохранение уникальности города

В отличие от природных ресурсов, культурное наследие – это поддерживаемый и наращиваемый ресурс. Инвестиции в сохранение уникальности исторической застройки центра города – это инвестиции в будущее наших детей. Охранять необходимо не просто отдельные исторические здания, а ключевые исторические ансамбли с учетом взаимоотношения памятников с соседними зданиями, общественными пространствами и визуальными связями, возникающими с другими зданиями и пространствами в рамках открывающихся городских перспектив. Очень важно сохранить и усилить индивидуальный характер этих особых мест Иркутска.

Необходим мораторий на любое строительство в центральной части города, за исключением комплексной реконструкции исторических ансамблей и воссоздания исторических кварталов.

Однако необходимо, чтобы центр города остался не «мертвым» историческим местом – а историческим местом с активной жизнью. Для этого необходимо восстановление исторических кварталов под современное и комфортабельное жилье с учетом возможностей современных технологий.

Культура и насыщенность города событийными мероприятиями

Культура предоставляет возможности не только для самореализации творческого человека в его профессиональной деятельности, но и для творческой, насыщенной жизни, не связанной с профессиональной деятельностью.

Необходима концентрация в городе креативных людей, поддержка атмосферы творческой свободы и роста, проведение в городе событий общероссийского и международного масштаба.

Должны быть созданы условия для реализации любых культурных инициатив, привлечения внешних «культурных инвестиций», воплощения в жизнь авторских культурных проектов, в том числе через развитие современной инфраструктуры для творчества и с помощью поддержки культурных инициатив и проектов. В городе необходима череда разнообразных событий для поддержания «живой», «бурлящей» среды, рассчитанной на все группы жителей и максимально охватывающей всю территорию города.

Образование

Важным элементом культурной политики является образование, как универсальный способ трансляции культурно-исторического опыта, механизм социального наследования, механизм связывания некоторой общности людей и способа их жизни, передачи и сохранения норм и ценностей общей жизни во времени. Образование не только дает возможность самореализации в рамках расширения знаний и профессиональных навыков, но и является стартовым условием для самореализации в других сферах.

Однако глобализация требует изменений и в деятельности образования как социального института. Мир меняется настолько стремительно, что часто образование с существующими практиками не успевает реагировать на новые вызовы, что приводит к разрывам между получаемыми знаниями и реальными требованиями социализации обучающихся. Ответом на этот вызов может стать рассмотрение образовательного пространства, как социальной сети, включающей наряду с непосредственно образованием, другие институты социализации, такие, как семья, интернет, СМИ, институты религии и т. д. Необходимо активное внедрение в практику электронного (e-Learning) и мобильного (m-Learning) обучения. Это позволит в полной мере задействовать потенциал новых технологий для образования молодежи. Для этого придется создавать новые учебные центры, которые могли бы создавать новые технологичные учебные формы и методы.

Для индустрии дошкольного образования необходимо стимулирование развития альтернативных форм детских учебных заведений и групп временного содержания детей. Город должен и может взять на себя формирование муниципального заказа на дошкольное образование для альтернативных форм дошкольных учебных заведений, что в конечной цели должно привести к снижению затрат родителей на дошкольное образование.

В современной среде высшее образование, диплом вуза стали, скорее, предметом потребления, чем средством доступа к профессионализму. Наличие в городе значительного количества вузов не говорит, само по себе, о развитости системы образования. В рамках политики, осуществляемой федеральным центром, город должен быть готов к укрупнению вузов с параллельным сокращением федерального финансирования и, как следствие, к возможному сокращению числа обучающихся.

Специализация Иркутска в рамках агломерации как центра образования позволяет собирать на себя обра-

зование не только жителей агломерации, но и жителей сопредельных территорий.

Развитие возможностей для вовлечения в развитие города

Необходимым условием для свободной самореализации граждан является открытое активное гражданское общество. Именно от активных жителей зависит, будет город развиваться или нет, будут в нем рождаться новые идеи, новые проекты, новые деятельности, новые смыслы или город будет питаться чужими смыслами и умирать. Любая самая лучшая стратегия не станет инструментом развития, если горожане будут считать, что стратегия – это дело номенклатурных элит, а не их собственное дело, не будут отождествлять себя с этими элитами.

Для этого крайне необходимы два ключевых ресурса – Инициатива и Доверие. Ничего не получится, если различные группы городского сообщества не будут доверять друг другу, жители не будут доверять администрации, администрация жителям и предпринимателям, работники работодателям и наоборот.

Доверительные отношения вырастают на фоне опыта совместных действий, на фоне совместного откровенного и ответственного обсуждения острых вопросов, на фоне последовательного соблюдения публичных договоренностей, как обличенных в форму закона, так и существующих на уровне добровольно взятых на себя обязательств.

Поддержка инициатив и формирование доверия, совместно и действиями в области экономического развития, реконструкции городской среды, развитием систем городского транспорта и инженерных систем, приведет к изменению социального самочувствия и настроения граждан.

Основные принципы организации работ по улучшению социального самочувствия в городе:

– **Принцип последовательности и постепенности.** Работы должны вестись последовательно и в течение достаточно длительного времени. Быстрых успехов не будет.

– **Принцип малых, но частых успехов.** Необходима система малых, зримых конкретных совместных действий, направленных на разрешение практических проблемных вопросов городской жизни.

– **Принцип публичности.** Каждое действие должно сопровождаться информационной кампанией. Должны быть четко выдержаны три фазы – публичная декларация (объявление намерения, инициативы), действие и публичная же оценка выполнения декларации.

– **Принцип институциональной закреплённости.** Местное сообщество существует в большом числе форм, необходимо находить и использовать адекватные именно сегодня и именно в Иркутске его проявления. Стоит стремиться придавать этим формам устойчивость.

– **Принцип взаимной информированности.** Необходимы непрерывный мониторинг социального самочувствия горожан, например с помощью социологических процедур, и публикация его результатов.

– **Принцип открытости.** Все сложные, болезненные вопросы развития города должны обсуждаться серьезно и публично с участием широкого круга заинтересованных сторон.

Пространственное развитие города

Развитие города в рамках агломерации не предполагает автоматического расширения границ города.

Для сохранения уникальности исторической части города предлагается использовать функциональное разнесение зон:

– **Историко-культурная зона** (исторический центр города, территория сосредоточения культурных, торговых учреждений).

– **Зона сосредоточения управленческих функций** (даунтаун, новый центр города, центр концентрации управленческих, административных, торговых функций).

– **Зона развития** (территория креатива, студенческо-инновационная зона).

Эти три территориальных зоны должны иметь удобную транспортную доступность (в идеале – пешеходную доступность).

Необходимо формирование интермодального транспортно-пересадочного узла, включающего новый городской автовокзал, железнодорожную станцию, станцию пересадки общественного транспорта, с перспективой переноса в этот узел существующего железнодорожного вокзала, с последующим транзитом подвижного состава в объезд Иркутска.

Для равномерного качественного развития города и снижения транспортных проблем необходимо создание распределенных центров притяжения во всех районах города. Такие центры должны удовлетворять следующим условиям:

– Располагаться рядом с транспортными (пересадочными) узлами.

– Иметь в своем составе или рядом рекреационную зону (парк, сквер, аллея) с оборудованными местами для прогулок и отдыха.

– Наличие в составе торгово-развлекательного или спортивно-развлекательного центра.

Система «зеленых коридоров» – парковых зон с пешеходными и велосипедными тропинками – должна обеспечивать связь «зеленых коридоров» с застроенным городским пространством. Особое внимание требует развитие долин рек Иркут, Ушаковка как территорий с огромным рекреационным и экологическим ресурсом. Потенциально связывающих, а не разъединяющих, как сейчас, разные районы города.

Глоссарий

Глобализация – процесс всемирной экономической, политической и культурной интеграции и унификации.

Основным следствием этого является мировое разделение труда, миграция капитала, человеческих и производственных ресурсов, стандартизация законодательства, экономических и технологических процессов, а также сближение и слияние культур разных стран. Этот процесс охватывает все сферы жизни общества.

Мейнстрим (англ. mainstream – основное течение) – преобладающее направление в какой-либо области (научной, культурной и др.) для определенного отрезка времени.

E-learning (сокращение от англ. Electronic Learning) – система электронного обучения, синоним таких терминов, как электронное обучение, дистанционное обучение, обучение с применением компьютеров, сетевое обучение, виртуальное обучение, обучение при помощи информационных, электронных технологий.

M-learning (сокращение от англ. Mobile Learning) – дистанционное обучение. Близко к понятию E-learning. Подразумевает использование любого вида обучения, происходящего, когда ученик находится не в неподвижном положении, а использует в своих интересах возможности изучения, предлагаемые мобильными технологиями.

Shopping malls – одно или несколько зданий, формирующих комплекс магазинов, соединенных переходами, позволяющими посетителям легко идти от магазина до магазина, – современная версия традиционного рынка.

Девелопмент территорий (англ. development – развитие) – область управления бизнесом, недвижимостью, строительством, ориентированная на увеличение стоимости объектов и приносимых ими доходов посредством учета изменяющейся ситуации, оценки рисков, использования возможностей развития, удачного вложения капитала.

Редевелопмент – перестройка уже застроенных территорий или новое строительство на ранее используемых территориях. Например, реконструкция промплощадки под жилое строительство.

Смарт-технологии – умные технологии с обратной связью.

Во саду ли, в огороде

Форсайт «Человеческий капитал Красноярского края – 2030»

Первые национальные и региональные форсайты появились в Западной Европе и США около сорока лет назад. И лишь в начале текущего столетия подобные эксперименты начались в отдельных регионах России. Самый свежий пример из данной области – форсайт развития человеческих ресурсов Красноярского края – был выполнен на базе Сибирского федерального университета¹. В качестве экспертов были привлечены ученые, кандидаты и доктора разнообразных наук, а также крупные чиновники регионального масштаба, общим числом пятьдесят человек. Число, надо сказать, небольшое, западные форсайты обычно привлекают сотни и тысячи экспертов (так называемую «экспертную панель»). А что поделаешь, на настоящую науку у нас постоянно не хватает средств.

Форсайт дает широкую панораму общероссийского положения вещей:

«Возможности и риски для модернизации России – 2010–2030 годы.

Тенденции. В 2010–2030 годы усилится глобальная конкуренция, в ней будут побеждать страны и регионы, которые смогут выстроить наиболее эффективное управление и наилучшим образом использовать свои ресурсы – природные ресурсы, труд, капитал, знания.

Произойдет экономическое и политическое усиление Китая, Индии, которые продолжат линию индустриального развития и станут главными «фабриками мира». Это сделает их основными потребителями природных ресурсов: углеводородов, металлов, леса и др. Усилится стремление данных стран установить контроль над природными ресурсами, в том числе Сибири и Дальнего Востока, посредством инвестиций в ресурсодобывающие отрасли, транснационального бизнеса и диффузной миграционной экспансии.

Для России сохранение высокого спроса и благоприятного уровня цен на сырье будет означать высокий уровень бюджетных доходов. Внешняя конъюнктура будет стимулировать масштабное освоение природных ресурсов Сибири и Дальнего Востока. Одновременно

текст
Константин Лидин

1. Человеческий капитал Красноярского края: форсайт-исследование – 2030 / аналитический доклад ; под ред. В. С. Ефимова. Красноярск : Сибирский федеральный университет, 2010. 126 с.

увеличится конкурентное давление на традиционные предприятия несырьевого сектора – металлообработки, машиностроения, приборостроения и др.

Значительный рост населения в мире (на 1,2 миллиарда человек к 2025 г.) и нерациональное природопользование приведут к увеличению дефицита основных жизненных ресурсов – чистой воды, продуктов питания, энергии.

Произойдет дифференциация стран и регионов по параметру преобладания «молодого» или «старого» населения, что приведет к дефициту людей трудоспособного возраста в одних странах и избытку молодого трудоспособного населения в других. Сочетание дефицита ресурсов и избытка населения повлечет формирование глобального рынка труда и миграционные потоки населения. В России дефицит трудовых ресурсов, связанный со значительным сокращением трудоспособного населения, приведет к увеличению миграционного притока из других стран.

Возможности. Интенсивное развитие России и ее вхождение в группу развитых стран будут связаны, в первую очередь, с созданием эффективной системы управления, включая новый «общественный договор» между властью и обществом; снижением коррупционно-бюрократических издержек; формированием мощного инновационно-технологического сектора экономики.

В 2010–2030 годах, за счет сохранения высокого спроса на природные ресурсы, у России будет открыто «окно возможностей» для проведения ряда принципиально важных модернизаций: 1) комплексной модернизации экономики, включая технологическую модернизацию, реализацию комплексной политики инновационного развития и формирование инновационно-технологических кластеров; 2) глубокой общественно-политической модернизации – перехода к новому «общественному договору», стимулирующему развитие человеческого капитала, экономическую и общественную активность; 3) формирования разветвленной системы институтов развития как альтернативы административно-бюрократическому формату управления; 4) масштабной модернизации транспортной, экономической, социально-культурной инфраструктуры (наращивания пространственно-экономической, социально-культурной и политической связности страны); 5) диверсификации международных политико-экономических отношений и более выгодной интеграции России в мировую экономику.

Модернизация в сочетании с инвестициями в человеческий капитал, регулируемым привлечением мигрантов, эффективной политикой регионального развития обеспечат интенсивное социально-экономическое развитие страны.

Риски. Основными рисками для России в контексте данных глобальных тенденций являются:

– Риск неуспеха политики инновационного развития России – необратимого запаздывания в формировании диверсифицированной экономики и вытеснения России на периферию мировой экономики.

– Риск социально-политической деградации и снижения общественной и экономической активности бизнеса и населения, связанный с доминированием административно-бюрократических форматов управления и коррупцией.

– Риск растраты «человеческого капитала» за счет ухода на пенсию высокопрофессиональных кадров, оттока молодых и инновационно активных людей в форме миграции и оффшорной занятости.

– Риск военно-политического конфликта с Китаем за контроль над энергетическими и сырьевыми ресурсами стран Средней Азии и возможной экспансии Китая

через диффузную миграцию на территории Сибири и Дальнего Востока.

Ближайшие два десятилетия являются, по-видимому, единственным окном возможностей для замены исчерпавшей себя экспортно-сырьевой модели экономического развития».

На фоне общероссийского контекста авторы форсайта дают аналитический обзор положения Красноярского края. Положение, надо сказать, не очень радужное. Как и вся Восточная Сибирь (а впрочем, как и вся Восточная Россия), край страдает от тотального кадрового дефицита, низкой рождаемости и высокой смертности, оттока работоспособного населения на Запад (западный дрейф), от однобокой сырьевой ориентации экономики и от равнодушно-потребительского отношения федеральных властей.

Основной тенденцией последних лет авторы форсайта считают смену дискурса о человеческом капитале, то есть того способа воспринимать людей, который преобладает в мышлении властей и в массовом сознании.

Форсайт «Человеческий капитал – 2030»

Смена дискурса о ЧК

- **Дискурс - 1** «Натуральное хозяйство» – *аде родился, там и сочился*. Человека нужно родить, вырастить, воспитать, образовать, дать жилье и работу (или возможность для деятельности) и тогда он будет приносить доход
- **Дискурс - 2** «Выбирай место, создавай условия – и люди сами к тебе придут». Капитал перемещается в области, где он дает максимальную прибыль.
- **Дискурс - 3** «Преобразуй работу и передавай ее туда, где живет человек». Труд перемещается к человеку, обеспечивая повышение производительности и снижение издержек.

Следствия:

- Легитимность «вахтового метода» и иностранных мигрантов для территорий с индустриальным производством
- Распространение дистантных и временных форматов труда

Сибирский федеральный университет

Фактически такая смена дискурса означает: власть имущие все больше склоняются к тому, что постоянное население в Восточной Сибири вовсе не обязательно. Курс федерального правительства указывает на постепенное вымывание населения из азиатской России и замену его на «вахтовиков» – людей, которые приезжают сюда лишь на время, на заработки, а постоянно живут где-то в других регионах или даже в других странах. В дальнейшем понятие «сибиряк» вообще должно исчезнуть, а люди, живущие в этих местах, будут осознавать себя лишь в качестве временных обитателей. Это выгодно – ведь для вахтовых рабочих не нужны полноценные системы образования и здравоохранения, а представительская власть замещается властью администрации ресурсодобывающего предприятия. Короче, вместо больницы – медпункт, вместо школ и университетов – Интернет, вместо регионального парламента и муниципалитета – Олег Дерипаска.

Форсайт «Человеческий капитал – 2030»

Сценарии 2. «ГОРОД – ОГОРОД» Красноярск – 2030

- Численность населения – 0,7 млн. чел.
- Центр сервисного, ремонтного обслуживания техники и работ по освоения природных ресурсов Сибири
- Транспортно-логистический центр – поставка природных ресурсов в страны Азии и продукции из стран Азии
- Административно-управленческий центр – государственное управление, управление сырьевыми отраслями экономики
- Культурно-образовательный, торгово-рекреационный центр для обслуживания персонала ресурсодобывающих «вахтовых» проектов и членов их семей

Сибирский федеральный университет

Разумеется, авторы форсайта анализируют и другие возможности. Если вдруг политика властей изменится, мелкий и средний бизнес перестанет быть объектом непрерывного грабежа, а человеческий капитал будет осознан в качестве ресурса, не менее важного, чем нефть, – в этом случае Красноярск ожидает блестящее будущее «города-сада».

Если же тенденции не изменятся, агломерация не родится и вообще все пойдет так, как шло до сих пор, реализуется более пессимистичный сценарий, почему-то названный «город-огород»:



Сценарий «города-сада» поставлен на первое место, но дальнейшее описание наиболее вероятного развития событий явно тяготеет к варианту «города-огорода»:

«Индустриально-сырьевое будущее»: экономика и человек

«Индустриально-сырьевое будущее» Красноярского края будет реализовано с очень высокой долей вероятности, в силу складывающихся глобальных тенденций и интересов мощных «игроков» мирового и федерального уровня.

Экономика и общество. Основная линия развития Красноярского края будет определяться базовыми тенденциями мировой экономики – масштабным индустриальным развитием стран Азии (Китая и Индии в первую очередь), которые станут крупнейшими потребителями сырья, оборудования, технологий.

Ресурсно-индустриальная перспектива края на ближайшие 20 лет будет поддерживаться высоким спросом на природные ресурсы и развернется в виде пакета крупных инвестиционных проектов (в сумме более 32 млрд долларов). В рамках этой линии будет происходить создание предприятий добычи и «первичного передела» природных ресурсов, а также развитие транспортно-логистической инфраструктуры. В качестве поддерживающего процесса будет идти создание ремонтных, обслуживающих и модернизационных производств для добывающих и перерабатывающих отраслей.

При этом с высокой вероятностью будет происходить сворачивание высокотехнологичных отраслей экономики края (глубокой переработки, машиностроения и др.) как неконкурентоспособных в мировой экономике. Два мощных фактора – легкая реализуемость в сочетании с высокой доходностью сырьевой ориентации экономики, а также конкурентное давление на несырьевые отрасли – будут препятствовать диверсификации экономики, развитию отраслей «высокого передела». Это будет сдерживать возможности общей технологической модернизации экономики и повышения производительности труда.

Позитивной стороной ресурсно-индустриальной перспективы для края будет общий подъем экономики,

рост ВРП, а следовательно – рост сферы услуг, строительства и др., что вызовет миграционный приток не только на территории разворачивания добывающих отраслей, но и в центры строительства, сферы услуг и даже сельские территории из трудоизбыточных регионов.

Важнейшим сдвигом в области занятости станет концентрация людей в сфере добычи, транспортировки и первичной переработки сырья. «Инновационное развитие» при этом будет привязанным к обслуживанию добывающей индустрии.

В большинстве сфер общественной и экономической жизни сохранится традиция административного управления с высоким уровнем бюрократических и коррупционных издержек. Общественные институты развития не будут играть заметной роли, сохранится низкая гражданская и предпринимательская активность населения.

Человек – человеческий капитал. Численность населения Красноярского края будет снижаться за счет естественной убыли и миграционного оттока населения и к 2030 году составит по среднему прогнозу 2 821 тыс. человек. Произойдет существенное сокращение численности трудоспособного населения, убыль которого к 2018–2030 годам по разным прогнозам составит 200–360 тыс. человек (11–20 % к 2008 году).

Усилится структурная диспропорция на рынке труда, связанная с жестким дефицитом кадров определенных профессий и квалификаций (в частности, рабочих профессий) и избытком выпускаемых специалистов социально-гуманитарной сферы. Эта диспропорция будет поддерживаться ориентацией молодежи на постиндустриальные виды деятельности и сохраняющимся разрывом между «рынком образования» и «рынком труда». Это приведет к расширению масштабов «вахтового» труда российских и иностранных граждан в ресурсодобывающем секторе экономики края, на строительстве объектов инфраструктуры.

В крае сформируется «миграционная труба»: приток низкоквалифицированного населения из регионов с избыточным трудовым ресурсом (Северного Кавказа, стран Азии, включая Китай) и значительный отток образованных, инновационно ориентированных людей и активной молодежи в регионы с формирующимися постиндустриальными форматами деятельности.

Сохранится более низкий образовательный и квалификационный уровень занятых в экономике и социальной сфере, который тем не менее будет приближаться к среднероссийским показателям. При этом сохранится значительное отставание по доле высококвалифицированных кадров (кандидатов и докторов наук) от среднероссийских показателей и Новосибирской области.

Недостаточно развитая инфраструктура здравоохранения и образования и высокий уровень социального неблагополучия приведут к сохранению повышенных показателей младенческой смертности, уровня преступности, смерти от алкогольных отравлений и транспортных травм. Сохранится высокая смертность людей трудоспособного возраста от предотвратимых причин, болезней системы кровообращения и внешних причин смерти (алкогольных и наркотических отравлений, дорожного, бытового травматизма, самоубийств, случайных отравлений)».

Будут ли сибиряки жить во саду или в огороде – покажут следующие двадцать лет. Пока что можно лишь зафиксировать неприятный факт: более пессимистические сценарии выглядят одновременно и более правдоподобными. И это касается не только перспектив развития Красноярского края.



ДЕТСКИЙ САД №213 В г.СЛЮДЯНКА



- Детский сад № 213 в г.Слюдянка
- Центр Детского Технического Творчества
- Детский оздоровительный лагерь "Сибиряк"
- Детский оздоровительный лагерь "Огоньки"
- Объекты детской железной дороги в Иркутске
- Реконструкция школы -интернат №23 ст.Слюдянка

ПРОЕКТЫ ДЛЯ ДЕТЕЙ-
НАШ ВКЛАД В БУДУЩЕЕ РОССИИ



BAIKAL INTERNATIONAL
WINTER UNIVERSITY OF URBAN PLANNING
DESIGN

664074 Irkutsk, Russia | 83 Lermontova St. | ISTU K-124 | Tel./Fax (3952) 405-411 | ibuua@istu.edu | www.winteruni.com

ЗИМНИК-11. ЧЕРЕЗ ПОКОЛЕНИЕ



BRIEF INTERPRETATION

A city for which people?

People have different needs according to :

- their age, their gender, a disability
- their activity : students, people working, people non working, retired people
- the duration of their staying in the city : resident population, non-permanent population.

People can live thanks to air, water, plants and animals and these elements have to be protected.

Irkutsk is :

a city with an area of influence at the regional and national level : economics, university, research a city of water : city on the rivers Angara and Irkut, river channels and swamps a city with a continental climate a multicultural city

Concept – design the approach

We design the city by following the spirit of place.

- The spirit of place is made of :
- the physical settings
 - the dynamics
 - the habits of the inhabitants
 - the image of the city.

Команда С

Победитель Международного Байкальского зимнего градостроительного университета – 2011

1. Andrey Kostyuchenko, Transportation engineer, Russia
2. Neha Nandan Mungekar, Urban designer, India
3. Daphne Celet, Economist, France
4. Diana Felber, Architect, Germany
5. Dmitry Ilin, Architect, Russia



КОРОТКАЯ ИНТЕРПРИТАЦИЯ

Кто жители города?

Разные потребности людей соответственно связаны с :

- возрастом, полом и разными физическими отклонениями,
- показателем занятости: студенты, работающие люди, не работающие люди, престарелые,
- продолжительностью пребывания в городе: постоянное население, временное население.

Иркутск – это:

- город, который имеет большое влияние на регион: как экономическая, образовательная и исследовательская столица,
- город воды,
- город с резко континентальным климатом,
- мультикультурный город.

Мы разработали концепцию развития города, следуя духу места.

Дух места складывается из:

- физических параметров,
- динамики,
- привычек,
- отображения города.

Что изменилось в 2036 году?

- Люди заботятся о животных.
- Люди живут дольше.
- Пресная вода всё нужнее и нужнее.
- Время работы стало более гибким.
- Люди предпочитают только натуральные продукты.

РЕГИОНАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

Города, входящие в агломерацию Иркутска, имеют хорошую взаимосвязь. Агломерация Иркутска имеет хорошую связь с внешним миром.

Перемещение аэропорта

Почему? Потому что аэропорт, находящийся в черте города, опасен для жителей и загрязняет город.

Жилые районы не будут загрязняться после переноса аэропорта в центре агломерации рядом с федеральной трассой.

Развитие туризма

Иркутский регион имеет большой туристический потенциал за счет уникальности природы региона (озеро Байкал, региональный парк) и исторического наследия. Туристический поток должен контролироваться с целью защиты природных богатств местности. Поэтому существующие инфраструктуры должны использоваться как для привлечения, так и для контроля туристического потока.

VISION

What will have changed in 2036 ? Что изменилось в 2036 году?

- People live longer (today in Russia, the life expectancy for men=63, for women 74 -> tomorrow life expectancy 80?)
- People care about animals
- Drinkable water has become an expensive good
- People want to grow their own vegetables or eat natural products
- Work time is more flexible

REGIONAL LEVEL

The cities of Irkutsk Agglomeration are very well interconnected and Irkutsk agglomeration is connected to the world.

Shifting the airport

Why? Because the airport in the city is polluting and dangerous.

The new location is at the center of Irkutsk Agglomeration, near a federal highway and the housing areas are not reached by the pollution.

Development of tourism

Irkutsk region has a great touristic potential thanks to the nature (Lake Baikal, Regional Park) and the heritage. But there are capacity limits in transport infrastructures, housing facilities and the flow has to be controlled in order to prevent the natural areas from any environmental damage. In order to achieve this goal, the existing infrastructures will be used both to attract and control the tourist flows.

Development of agriculture

Today Irkutsk region produces half the food it consumes. In 2036, the cities could sustain themselves in a bigger proportion thanks to more agricultural areas and new methods.

Развитие сельского хозяйства

Сегодня Иркутская область производит половину той сельскохозяйственной продукции, которую она потребляет. К 2036 году она сможет снабжать себя сельхозпродукцией уже больше, чем на половину, благодаря новым сельскохозяйственным угодьям и технологиям.



Open Accessibility**Our long term urban planning proposition is to bring urbanity closer to the people of Irkutsk**

For us, a city for people is a network, connecting people and people's needs in a compact space. Citizen, people of the agglomeration, stakeholders, tourists, investors, students, elderly: they all share the same will to have their essential needs fulfilled within reach.

Open accessibility is then a flexible, resilient framework based on three scenarios coping with an open future. The accessibility is ensured by the reorganization of the transport system and the installation of satellite centers in eight districts. The concept is covered by an "open source" approach, meaning to involve different actors in the process of urban development.

Open future

What will life look like in Irkutsk in 2036? We have set up three scenarios, negative, inertial and controlled development, using population, economic and motorization variables. For us, the best scale to understand these trends and their impact is the regional level, which is the ecosystem of Irkutsk. In order to combine the internal growth with its interactions with external factors we keep our framework flexible by:

- New urban satellite centers which will carry on the growth of the

city, whatever happens in the future

– Compensation zones, which are promising new axis of development (such as the airport area), but which content depends on non-controllable factors for the city

Satellite centers**According to a survey, nowadays every third person is going to the center of Irkutsk every day.**

In the center are concentrated major shopping and entertainment facilities, public recreation areas, commercial organizations and the administration. All this causes a high gravitation.

By creating or strengthen satellite centers this pressure can be taken from the inner city and the accessibility to the everyday needs of the people can be risen. We identified eight districts which can be supplied by one center each. We took into consideration: new transportation hubs and system, growth potential, density and others.

The new centers will lead to multi-functional districts; they will attract business, trade and services. The central part of each shall be an attractive pedestrian street or place. But also in the surrounding area of the district shall be a mixture of utilization. Every satellite center needs to find its own identity; this process can be supported by public participation as in district councils.

Команда В

Второе призовое место в Международном Байкальском зимнем градостроительном университете – 2011

1. Katerina Burukova, Landscape architect, Bulgaria
2. Matthias Schmaus, Transportation engineer, Germany
3. Alexander Martyushov, Architect, Russia
4. Ekaterina Goryacheva, Electric system engineer, Russia
5. Clemence Cazemajour, Economist, France

**Город открытого доступа****Цель нашего проекта – сделать долгосрочное городское планирование ближе к жителям Иркутска.**

Для нас город для людей – сеть, объединяющая людей и их потребности в компактном пространстве. Жители города, население агломерации, туристы, инвесторы, студенты, пожилые люди – все они имеют свои основные потребности, которые должны удовлетворяться в пределах пешеходной доступности.

Город открытого доступа подразумевает гибкие рамки, позволяющие жителям участвовать в городской жизни. Доступность обеспечивается за счет реорганизации транспортной системы и создания спутниковых центров в восьми районах. Основной подход к разработке концепции «с открытым исходным кодом» предполагает вовлечение различных участников в процесс городского развития.

Открытое будущее

Как же будет выглядеть Иркутск в 2036 году? Мы определили три сценария развития города (негативное, инертное и управляемое развитие) на основе данных о населении, экономической ситуации в городе и уровне автомобилизации. Для нас самый удобный масштаб рассмотрения этих сценариев – региональный, поскольку он затрагивает естественную экосистему Иркутска. Чтобы объединить внутренний рост и его взаимодействие с внешними факторами, мы предлагаем гибкие рамки развития с помощью:

- новых городских центров, которые будут способствовать росту города, независимо от того, что будет происходить в будущем;
- компенсационных зон, которые станут новыми осями развития города (например, территория аэропорта), но функции этих зон зависят от неконтролируемых факторов.

Центры микрорайонов**По данным опроса, каждый третий житель Иркутска ежедневно посещает центр города.**

В центре сосредоточены крупные торговые и развлекательные объекты, зоны общественного отдыха, коммерческие организации и администрация. Все это привлекает большой поток людей.

С помощью создания новых или укрепления существующих центров-спутников поток населения в центр города и доступность до объектов повседневных нужд могут быть существенно снижены. Мы определили восемь районов города, в которых предлагаем создать такие центры. При этом мы уделили особое внимание

Even if we make the single districts more attractive, the inner city will stay the center of Irkutsk. It is important to stress its character one of a kind, especially in terms of tourism. Also political power as well as major cultural recreation offers shall be located here.

Green zones

Currently in Irkutsk there are no pedestrian and recreational zones. Therefore, the city needs to strengthen the green system. We propose to:

- Create green corridors along the coastlines and combine parks of micro-districts and downtown districts into a single system,
- Organize in the city well-lighted and safe pedestrian green zones, preserving the historical hydrographic network,
- Create a system of parks in close proximity.

Electric power system

Another way to improve the appearance of the city and release the new spaces, for example, for extending of roads is the dismantling of the main electric lines poles and using the cable lines in the ground. We propose to use only cable lines in the city using air lines only establish connections between different cities.

Hub-based, flexible transport system

The transport system shall be more hierarchic organized. Before all, for mass transport is Bus Rapid Transit (BRT) and Light Rail (LRT)

the most important mean of transport. The intermodal connections are concentrated on traffic hubs; they shall become the new entrances to the city.

The major objective in traffic planning is to attenuate the increase of car traffic and its negative impact to the city and the people. At the same time, the needs of the people shall be accessible for everyone; especially older people have to be taken into account. Both, traffic demand and traffic offered shall be influenced. The traffic demand is changed by making the identified satellite centers more attractive – as explained; pedestrian streets or squares play in this context an important role.

Concerning the traffic offered, it is reasonable to combine measures of positive and negative planning.

There are six fundamental measurements:

1. Light Rail Transit (LRT)

The system shall be the main connection between the North West area (Irkutsk 2 etc.), the Main Station and the South West area. It uses the railroad facilities which already exist (only one extra rail is necessary). With this comfortable system, the train use will become stronger and less people will use busses for their way to the inner city (in combination with the cable car). On regional level we suggest to extend the line

новой транспортной системе с ее транспортными узлами, потенциалу роста, плотности застройки и др.

Создание новых центров предполагает создание многофункциональных территорий; они будут привлекательны для ведения бизнеса, торговли и сферы услуг. Центральной частью спутниковых районов станут пешеходные зоны (улицы или площади). Центр каждого района должен приобрести свою индивидуальность при помощи жителей через, например, районные советы.

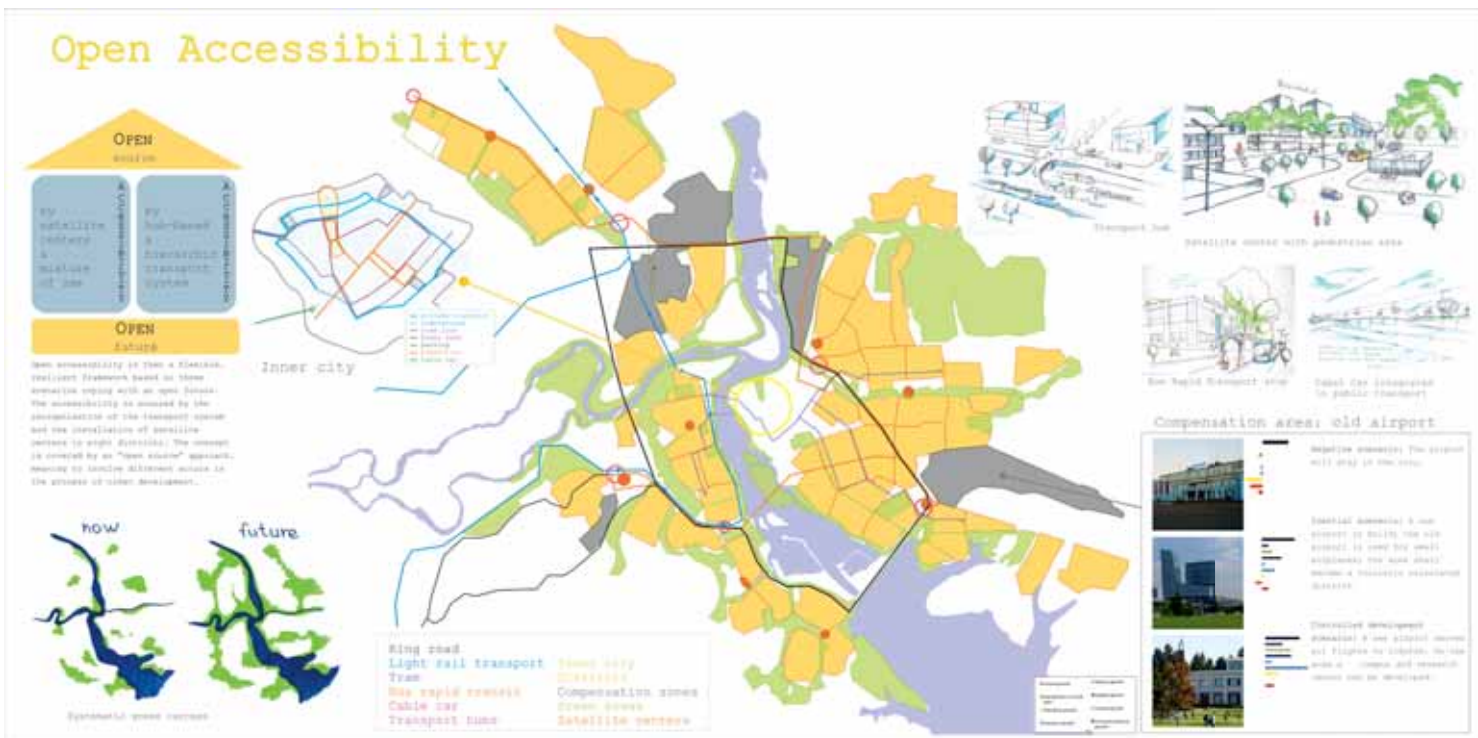
Даже если мы сделаем районы города более привлекательными, центральная часть должна сохранить свои основные функции. Важно подчеркнуть характер цент-

ра города как исторического. Особенно это важно для развития туризма. Кроме того, в центральной части останутся администрация и культурные объекты.

Зеленые зоны

В настоящее время в Иркутске не организованы пешеходные и рекреационные зоны. Поэтому город нуждается в усилении зеленой системы. Мы предлагаем:

- создание зеленых коридоров, проходящих вдоль береговых линий и объединяющих парки микрорайонов и центра города в единую систему;
- организацию в городе хорошо освещаемых и безопасных зеленых пешеходных зон с сохранением исторической гидрографической сети;
- создание системы парков шаговой доступности.



towards Shelekhov and Angarsk to offer an adequate mass transport system to the agglomeration of Irkutsk.

2. Bus Rapid Transit (BRT)

Because of the costs (comparison: 426 km new BRT are as expensive as 7 km of Subway train) and its advantages we recommend setting up a BRT system. These are busses with high comfort, fast access, which are going on their own lanes and have priority on crossroads. The system is very flexible.

3. Cable Car

The construction of new bridges might make the traffic situation in the inner city even worse, strengthening the important connection between the main station and the inner city. We recommend a cable car. These systems are already integrated in the public transport system of some cities. An example can be found in Koblenz, Germany. The modern system has a capacity of 3.800 P/h per direction, speed of 16 km/h, is accessible and works while a wind velocity of 100 km/h. Furthermore, the system is easier to install than other solutions.

The station in the inner city will be located right in the beginning of the future pedestrian zone. It will relax the traffic situation on the old bridge and can become a significant symbol for the city, what will attract tourism.

Электроснабжение

Еще один способ улучшить внешний облик города и освободить новые пространства, например для расширения дорог, – демонтаж опор линий электропередачи и прокладка кабельных линий в земле. Мы предлагаем в городе использовать только кабельные линии, оставив воздушными только линии электропередачи, связывающие Иркутск с другими городами.

Транспортная система

Система общественно транспорта станет намного лучше при иерархической организации. Прежде всего, для дальних путешествий наиболее приемлемыми являются системы скоростного автобусного сообщения и скоростных трамваев. Основные связи сосредоточены в транспортных пересадочных узлах, которые должны будут стать новыми въездами в город.

Основной задачей в разработке транспортной схемы является уменьшение транспортных потоков и их негативного воздействия на город и его жителей. В то же время все необходимые объекты должны быть доступны для всех групп населения; особенно это очень важно для пожилых людей.

Спрос изменяется в зависимости от расположения центров тяготения в микрорайонах-спутниках. В этом случае пешеходные улицы или площади играют важную роль.

Если говорить о предложении транспортных компаний, то имеет смысл разделять положительный и отрицательный результат осуществления нашей концепции.

Мы выделили шесть основных инструментов для решения данной проблемы:

1. Скоростной трамвай

Такая система будет выполнять функцию основной транспортной связи между северной частью города (Иркутск-2 и т.д.), железнодорожным вокзалом и южной частью города. Такой вид транспорта должен использоваться максимум существующих железнодорожных объектов. Эта система предлагает удобный вид транспорта, что приведет к увеличению спроса на использование именно такого вида транспорта, и все

4. The inner city

The traffic in the inner city has to be reorganized. Firstly, there shall be a second ring road within the city for the private transport. As far as possible, this ring shall use two single one way roads, so the fragmentation of the inner city will be minimal. The biggest problem of the ring is the crossroad Lenin Street and Karl Marx Street, which shall be pedestrian zone completely down to the riverbank. A solution might be to build a tunnel here.

Within this ring we suggest a cross of pedestrian areas, Karl Marx Street and a connection of the central market / Square Kirov's. It will help to avoid transit traffic within the inner ring road. At the ring road multi-storey parking shall be installed.

5. The outer ring road

It will be necessary to concentrate the growing private transport on main roads, for example on a continuous ring road. We adhere to the ring road of the master plan, even if we are aware of the problems. Especially the fragmentation between the city and the river in the North West area of the city might be lowered by building green bridges.

6. Transport hubs

Transport hubs can be placed on all important points of intermodal traffic changes and are the base of our solution. We identified seven points;

меньше людей будут использовать автобус, чтобы добраться в центр города.

Кроме того, мы предлагаем соединить этой трамвайной линией города агломерации – Шелехов, Иркутск и Ангарск.

2. Скоростной автобус

Поскольку система скоростного автобуса сравнительно недорогая (для сравнения, строительство 426 км дорог для скоростного автобуса имеет такую же стоимость, как 7 км метрополитена) и обладает высоким уровнем комфорта, мы предлагаем внедрение такой системы в городе. Скоростные автобусы движутся по выделенным полосам и имеют приоритет на перекрестках.

3. Канатная дорога

Строительство новых мостов может еще больше усугубить ситуацию в центре города. Поэтому мы постарались найти новый способ укрепить важную связь между железнодорожным вокзалом и центральной частью. Наше решение – канатная дорога. Такая система общественного транспорта уже широко применяется в других городах, например в г. Кобленц, Германия. Современные канатные дороги имеют следующие характеристики: 3 800 чел./час в одном направлении со скоростью 16 км/ч. Кроме того, такая система может работать даже при скорости ветра 100 км/ч. Канатная дорога проста в установке и гораздо дешевле альтернативных вариантов.

В центральной части города в начале будущей пешеходной зоны (ул. Карла Маркса) будет располагаться станция. Канатная дорога позволит разгрузить старый Ангарский мост, а кроме того, для туристов она станет одним из символов города.

4. Организация движения в центральной части города

На наш взгляд, движение в центральной части города должно быть реорганизовано. Во-первых, необходимо строительство второй кольцевой дороги для частного транспорта. Насколько возможно, это кольцо должно использовать две дороги с односторонним движением. Самой большой проблемой является пересечение транспортным кольцом улиц Ленина и Карла Маркса, поскольку улица Карла Маркса должна, по нашему

three of them are located close to the major roads entering the city. They shall become the new entrances to the city.

The hubs offer the possibility to locate trade, further on they will become good locations for office and business buildings. The settlement will lead to a win-win situation for the settled business and the public transport. The trading area and the transport system are connected by pedestrian zones. Some of the hubs are also the central points of the satellite centers. They shall be the location for secure Park + Ride multi-storey garages, so the inner city will suffer less under the car traffic.

Open source

Open source comes from the software vocabulary.

The idea is to get involved different actors, especially citizens, the administration, investors and transport companies in the urban development processes.

Traffic management

Different mobility management tools should be installed to influence the citizen awareness concerning mobility matters. Especially due to the fact that motorization is not developed that much, there is a high potential for it. As the public transport is organized better, job or student tickets are a possibility. A Public Private Partnership between the private organized public transport and the municipality seems to be necessary,

especially in the beginning.

Political involvement

Citizens are a main asset in our project. We hope to rely on already existing structures of civil participation to coproduce the city. Especially in planning processes the publicity shall be participated.

As real estate in Irkutsk is heavily based on property, not rentals, we hope to rely on the network of individual owners of the buildings. They should be allowed to take care of the public surroundings of their buildings, supported financially on some projects and receive advices on how to use temporarily or permanently vacant space. We have imagined examples of architecture plugins allowing transformation of space at a micro scale: stairs to install a shop at a building upper floor, or inside gardening kit for vacant apartments for instance.

Economic incentives

As for the stakeholders, we have to cope with them: flexible framework and mixture of use in the satellite centers allow us to present a very attractive offer. Still, economic incentives can be used as a starter, such as taxes discount in the first years of a shop landing. Other economic incentives could be for the city to get involved in the first constructions of the satellite centers, which will be perceived as a trust lever for the investors.

мнению, стать полностью пешеходной. В этом месте мы предлагаем построить туннель.

Внутри транспортного кольца планируется ряд пешеходных улиц, связывающих центральный рынок, улицу Карла Маркса и площадь Кирова. Это позволит избежать транзитных перевозок внутри кольцевой дороги. На протяжении кольцевой дороги мы предлагаем строительство многоэтажных парковок.

5. Организация движения по внешней кольцевой дороге

Для постоянно увеличивающегося количества частного транспорта необходимо создать непрерывное движение по внешней кольцевой дороге. Мы придерживаемся кольцевой дороги, предложенной генеральным планом. Особенно важно в этом случае, что фрагментации между центром и рекой на северо-западе могут быть уменьшены за счет создания зеленых мостов.

6. Создание транспортных узлов в городе

Транспортные узлы планируются на основе всех основных функций пересадочных пунктов. Организация таких транспортно-пересадочных узлов является основой нашей транспортной системы. Мы определили семь транспортных узлов в городе, три из которых расположены вблизи основных магистралей при въезде в город.

Такие транспортные узлы дают огромные возможности сначала для торговли, а позже они станут хорошим местом для офисных зданий. Урегулирование движения приведет расположенный здесь бизнес к беспроигрышной ситуации. Транспортные компании также только выиграют от создания таких узлов. Торговые зоны будут связаны пешеходными зонами с транспортной системой. Некоторые транспортные узлы будут связаны с центрами микрорайонов. Кроме того, транспортные узлы будут иметь охраняемые многоуровневые парковки, что позволит уменьшить транспортный поток личного транспорта в центр города.

Открытый исходный код

Открытое программное обеспечение – программное обеспечение с открытым исходным кодом.

Идея нашей концепции заключается в привлечении

различных «актеров», особенно администрации, инвесторов, транспортных компаний, а также жителей города в процесс городского развития.

Транспортный менеджмент

Должны быть найдены различные инструменты, позволяющие влиять на осведомленность жителей в вопросах транспорта.

Потенциал для этого есть, особенно потому, что уровень автомобилизации не настолько высок. Если работа общественного транспорта хорошо организована, то студенты и работающие люди чаще пользуются проездными билетами. Необходимо также партнерство между частным и муниципальным общественным транспортом.

Политическое участие

Жители города – главные участники нашего проекта. Мы надеемся, что можно использовать уже существующие процедуры участия жителей в развитии города (например, публичные слушания). Кроме того, важно уделять внимание участию средств массовой информации в процессе планирования.

В Иркутске недвижимость находится в руках собственников, а не сдается в аренду. Мы надеемся создать сеть индивидуальных владельцев, которые должны будут поддерживать внешний вид своих зданий в соответствии с общей концепцией района, получая для этого финансовую поддержку. Таким образом, мы хотим привлечь к жизни города и предпринимателей.

Экономические стимулы

Что касается инвесторов, мы должны сделать микроцентры привлекательными с позиции ведения бизнеса, многофункциональными и гибкими. В качестве экономического стимула в самом начале реализации нашей концепции может быть использовано снижение налоговой ставки на ведение бизнеса вне центра города. Также экономическим стимулом для развития города может стать строительство новых гиперцентров, которые будут восприниматься инвесторами как потенциально привлекательные для ведения бизнеса.

Irkutsk environment stakes

Of all the fresh water in the world, only 1% is accessible to people through rivers and lakes. Of this 20% is in Lake Baikal. Irkutsk might play an important role in the future picture of geopolitical and water management issues. To be legitimate and influent, Irkutsk needs to be an example in urban environmental management.

However, Irkutsk is facing environmental issues, such as air and water pollution, mainly due to industrial activities and transport threateni

Irkutsk today, medium city with a LARGE potential russian

Some of the most immediate issues for the city are transport and traffic, the lack of jobs for young people, which further make a negative impact on the city economy, and the lack of connection and coherence between the different parts of the city.

On the other hand, Irkutsk has a great potential to grow and develop in the future. The city is a traffic node between east and west. The city is unique due to its location on the waterfront of the river Angara, which comes from Lake Baikal. The city also benefits from a strong, unique and distinctive historical identity; today overlooked by inhabitants, but which could enrich the people's everyday quality of life.

For all these reasons, the Irkutsk region appeals to all and has the

potential to attract a diverse range of people and activities– tourists, small local businesses, innovative industries, international traders and artists.

But first of all, Irkutsk is a city of student (1 in 5 of inhabitants). But, the lack of student infrastructure is today part of limiting the number of students to come and study.

Our vision, Irkutsk by 2036

Recently, Irkutsk State Technical University got the status as Innovation University. We believe that this is a big potential in the possibilities of improving the quality of the education institutions, hence attract business and improve the economy of the city.

By 2036, we forecast that the city would have around 650 000 inhabitants (130 000 student).

We want make Irkutsk an attractive, beautiful and clean city by 2036 for the next generation, where student want to come, explore, live and stay.

According to us, by 2036, standards of the quality of life would be high standards of life including efficient and clean transport system, social facilities, innovative economy and recreational areas

Команда А

1. Linn Kopperdal, architect, Norway
2. Maria Shivtorova, architect, Russia)
3. Benjamin Felbrich, architect, Germany
4. Marjorie Grimaldi, wWater manager, France
5. Anastasia Kosolapova, architect, Russia



Основа развития Иркутска

Из всего количества пресной воды, имеющейся в мире, лишь 1% доступен людям из рек и озер, а 20% находится в Байкале. И мы предполагаем, что Иркутск может занять важное место в будущей геополитической картине мира и карте водных ресурсов. Если усилить развитие этого направления, то Иркутск может стать примером рационального использования окружающей среды.

Однако сейчас Иркутск сталкивается с экологическими проблемами, такими, как загрязнение воздуха и воды, в основном из-за промышленной деятельности и большого количества транспорта, что угрожает экосистеме озера Байкал, Ангары и других водных ресурсов.

Обычный город с огромным потенциалом

Некоторые из самых насущных вопросов для города: отсутствие грамотной связи и согласованности между различными частями города, общественный транспорт и пробки, а также отсутствие рабочих мест для молодых специалистов. Все это негативно влияет на экономику города.

Несмотря на это, Иркутск имеет огромный потенциал для развития в будущем. Он является связующим звеном между Востоком и Западом.

Особенность города заключается в его географическом расположении, исторической ценности, которые сегодня не ценятся жителями, но разумное использование которых могло бы улучшить качество жизни людей.

Из всего этого следует, что Иркутская область может привлечь людей и имеет потенциал для расширения привлекаемых сфер деятельности: хозяйственной деятельности, туристов, небольших местных предприятий и инновационных отраслей.

Но в первую очередь, Иркутск – студенческий город (каждый 5-й – студент). Но отсутствие развитой инфраструктуры не дает возможности жить и обучаться всем желающим.

Иркутск-2036

Недавно Иркутский государственный технический университет получил статус инновационного университета. Мы считаем, что это большой толчок для возможности улучшения качества образовательных учреждений в регионе и, следовательно, привлечения бизнеса и улучшения экономики города. Мы прогнозируем к 2036 году, что город будет иметь около 650 тыс. жителей (140 тыс. студентов).

Planning principals

- Use water as fundament for new grid
- Encourage compact city development through the development of new business centers, generated by the new and improved transportation system.
- Developing new business center around given transport junctions
- Managed water sensitive urban design in harmony with the existing urban fabric
- Make Irkutsk a city for student by integrating and connecting student life within the innercity
- Valued and preserved riverbanks facilities for leisure and social meeting for the enjoyment and benefit of Irkutskian, student and tourists

Water as fundament for new grid

As a modern city, water cycle starts to be cutting-off in Irkutsk by the disappearance and degradation of water ways.

The introduction of green corridors is the base of the grid/ the future development of the agglomeration and city fabric.

Irkutsk is already a green city but a more sensitive approach in urban development is needed in order to preserve this asset. Several tools are proposed;

- Water and green protected areas ; green spaces along the water

protection zone have to be protected; we propose areas that can not be developed to ensure this.

- Water sensitive urban design for new developments must be provided to integrate the water cycle into the urban fabric which is not just managing water but also providing and promoting options for alternative transportation whenever possible (pedestrian, greens streets, bike lanes and mass transit infrastructure);
- Treatment of polluted industries located within the protected water areas as new clean industries, or rehabilitated as dwelling, business or culture areas;
- A protected urban park would be located along the Irkut River to preserve the existing wetland.

These corridors will function not only in the summer and mild periods of the year, but will be a vital tool to clean the polluted snow and ice before it returns to the Angara River and eco-system.

Benefits

Through water sensitive urban design, multi-uses spaces would be provided by cost sharing.

In order to ensure the future sustainable development of the region, connections with the wider cities of the region are fundamental.

- At the Irkutsk region scale, a fast train between Irkutsk, Angarsk,

Мы хотим сделать Иркутск привлекательным, красивым и чистым городом для следующего поколения, куда каждый человек пожелал бы приехать, где бы захотел учиться и остаться.

В 2036 году уровень и качество жизни будут высокими. Все это произойдет за счет создания эффективных транспортных систем, объектов социальной сферы, инновационной экономики и рекреационных зон.

Принципы планирования

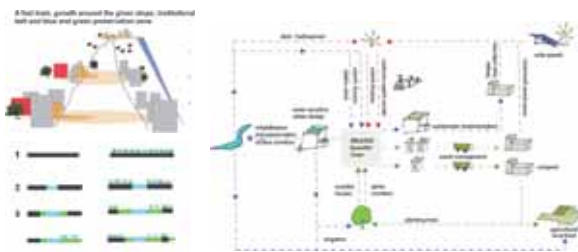
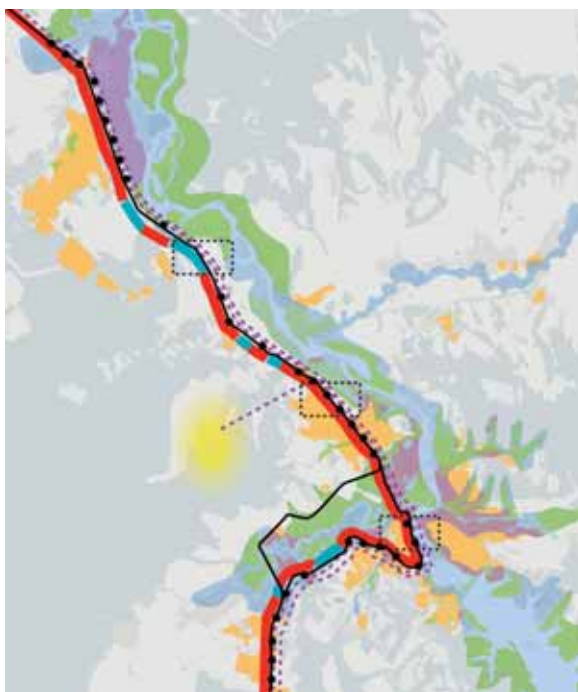
- Выделение использования воды в качестве ключевого элемента формирования сети города.
- Развитие компактного города через возникновение новых бизнес-центров, которые образовались с появлением новой улучшенной транспортной системы.
- Разработка новых бизнес-центров вокруг предложенных транспортных узлов.
- Создание новой городской среды, находящейся в зависимости от воды, которая будет вписываться в существующую ткань города.
- Сделать Иркутск городом для студентов.
- Сохранение набережных, которые будут служить зонами отдыха для иркутян и туристов.

Вода как основа новой городской сети

В современном Иркутске гидрологические циклы нарушены из-за того, что водные пути постепенно исчезают. Введение зеленых коридоров является базой будущего развития агломерации и городской ткани. Иркутск на данный момент является зеленым городом, но необходим более внимательный подход в городском развитии с целью сохранения этого ценного качества.

Предлагается несколько инструментов для решения этой задачи:

- Защищенные водные и зеленые зоны: зеленые пространства вдоль защищенных водных зон должны находиться под защитой; для этого мы предлагаем создание зон, где не будет вестись строительство.



Shelekhov and the Lake Baikal will be introduced creating a key axis. This fast train will have strategically chosen stops along the new train line, accordingly to wanted water

- We introduce institutional belt to stop the city further growth of agglomeration to spread to the green areas
- A new and bigger airport is essential in the future growth and development of Irkutsk. The new airport should be positioned in the western part of Irkutsk to reinforce the industry and business area located between Irkutsk and Angarsk. This site also fit according to our water sensitive analyses. Located on the same river side of the railway, the connection between airport and train station will be easier, cheaper and faster.
- In addition we introduce a direct link to the central railway station, and further to Lake Baikal, to attract more tourists not only to pass through the city, but to stop and enjoy.

New efficient transport system to control the urban development Compact design development

We have decided to take the stance of concentrating urbanisation around some of the new transport junctions in continuity with the existing built fabric of the city, and not let the future development take place outside of the border. This will create new and dense business centers

– Для новых разработок должна быть создана городская планировка, которая зависит от водных ресурсов; необходимо сделать водные циклы и ткань города единым целым; мы должны не просто занимать водостройством, но также предоставить опции для альтернативных видов транспорта, где это возможно (пешеходные зоны, зеленые улицы, велодорожек, инфраструктуры массового транспорта).

– Меры по регулированию загрязняющей промышленности, которая расположена в защищенных водных зонах и будет заменена на экологически чистую промышленность либо реконструирована в жилую, культурную либо бизнес-зону.

– Вдоль реки Иркут будет расположен защищенный городской парк, который позволит сохранить существующие заболоченные территории.

Эти коридоры будут функционировать не только летом и в теплое время года, но также будут важным инструментом по очистке загрязненного снега и льда, перед тем как он попадет в реку Ангару и в экосистему.

Преимущества

С созданием городской планировки, отвечающей требованиям водных ресурсов, пространства для универсального пользования будут предоставлены за счет совместного распределения затрат.

Новая эффективная транспортная система, которая позволит контролировать развитие городской среды
Чтобы вступить на путь устойчивого развития области, нам нужно усилить связь между крупными городами области, что является крайне важным моментом.

– В масштабе Иркутской области будет представлена новая скоростная линия поездов между Иркутском, Ангарском, Шелеховом и озером Байкал, которая станет ключевой транспортной осью. На этой линии будут находиться остановки, выбранные с учетом спроса воды.

– Мы предлагаем создание пояса ведомственных учреждений с целью остановить дальнейшее распространение агломерации на зеленые зоны.

– Для будущего развития и роста Иркутска суще-

ственно необходим новый крупный аэропорт. Он должен быть расположен в западной части Иркутска, чтобы стабилизировать развитие промышленной и бизнес-зон, расположенных между Иркутском и Ангарском. Это место также подходит исходя из наших анализов, связанных с зависимостью от водных ресурсов. За счет расположения железной дороги на том же берегу реки, связь между ж/д станцией и аэропортом будет легкой, быстрой и дешевой.

An autonomous city

The city will generate flows of energy, water and innovation providing green jobs. Attractive, beautiful and clean, Irkutsk will be ready to answer the needs and value of the next generation, offering them an environment to realize all their possibilities.

Water sensitive Irkutsk

At a lower scale, water sensitive urban areas have been located within inner Irkutsk in order to:

1. Increase the density of existing housing ;
2. Provide sensitive design around water ways and wetland;
3. Protect existing green and blue corridors.

New centers of development at the transport junctions

In order to decrease the pressure of traffic in the town center and encourage people to use public transport, we introduce new centers of development. Within the boarder of the city located on existing transport junctions, they provide shorter distances by mixing the uses in the city and decentralizing public and municipal necessary spaces.

MICRO – A green campus inner city

A new campus area would attract a further level of local,

ственно необходим новый крупный аэропорт. Он должен быть расположен в западной части Иркутска, чтобы стабилизировать развитие промышленной и бизнес-зон, расположенных между Иркутском и Ангарском. Это место также подходит исходя из наших анализов, связанных с зависимостью от водных ресурсов. За счет расположения железной дороги на том же берегу реки, связь между ж/д станцией и аэропортом будет легкой, быстрой и дешевой.

– Мы также хотим ввести прямую связь с центральной железнодорожной станцией и далее с озером Байкал с целью привлечения большего числа туристов, которые бы не только проезжали через город, но и останавливались там.

Компактное развитие

Мы решили выбрать место концентрации городской среды вокруг некоторых новых транспортных узлов, соединяя его с существующей тканью города, и не позволять городу развиваться вне своих границ. Это позволит создать новые бизнес-центры в границах города и сохранить чувствительные зоны. Дистанция в 1,5 км.

Автономный город

Город будет способствовать возникновению потоков энергии, воды и инноваций, которые, в свою очередь, создадут новые рабочие места в сфере экологии и инноваций. Привлекательный, красивый и чистый Иркутск сможет удовлетворить потребности и интересы будущих поколений, предоставив среду, которая поможет реализовать их возможности.

Водочувствительный Иркутск

В мелком масштабе городские зоны, которые чувствительны к воде, были расположены внутри Иркутска с целью:

1. Повысить плотность существующей жилой застройки.
2. Создать чувствительную конструкцию вокруг водных путей и заболоченных территорий.
3. Защитить существующие зеленые и водные коридоры.

Новые центры развития вокруг транспортных развязок

Чтобы снизить давление транспортного движения в центре города и заставить людей использовать общественный транспорт, мы предлагаем создать новые

national and international engagement in the area, including students, academics, researchers, business contract and partnership.

Located on the other side of the river, the campus of Irkutsk State Technology University is currently significantly isolated from the rest of the city center and many of the other universities. We want the different campuses which are integrated within the city on both riversides.

- The central railway station is the key point of departure for refurbishing the area.

- The direct link this area will have to the rest of the agglomeration will also strengthen the area as an entrance point to Irkutsk.

- Within this area the varied range of campus buildings and public spaces are woven into the urban fabric close to the transport junction.

- New dormitories in wooden style would help the next generation to get appropriate historical heritage and make the wooden houses back to live in the urban fabric.

- Redoing the area in front of the station and along the riverbanks on both sides would help to generate business, attract people and money.

центры развития. Находясь на существующих транспортных развязках в границах города, они предоставляют более короткие расстояния за счет смешанного использования и децентрализации необходимого общественного и городского пространства.

Микро. Зеленый студгородок внутри города

Зона нового студгородка приведет к более высокому уровню местных, национальных и международных соглашений на данной территории, включая студенческие, академические, исследовательские и бизнес-контракты и сотрудничества.

Расположенный на другом берегу реки, студгородок ИРГТУ в настоящее время изолирован от центра города и многих других университетов.

Мы хотим создать различные студгородки, которые будут объединены внутри города на обоих берегах реки.

- Центральная железнодорожная станция является ключевым пунктом реабилитации территории.

- Прямой доступ этой территории к остальной части агломерации укрепит развитие этой территории как главного входа в Иркутск.

- В рамках этой территории общественные пространства и ряд разных строений студгородка являются вплетенными в городскую ткань, соприкасаясь с транспортными развязками.

- Новые здания общежитий в деревянном стиле позволят передать соответствующее историческое достояние нашим будущим поколениям и возродить деревянную застройку в ткани города.

- Реконструкция территории перед станцией вдоль берегов реки поможет бизнесу стабильно развиваться, привлекать людей и деньги.

Связь

Наша цель – предоставить физическую и визуальную связь, которая будет способствовать слиянию с остальной частью города, не подвергая риску уникальность сложившейся застройки.

Чтобы улучшить эту связь мы предлагаем:

- Новую автобусную линию, которая непрерывно функционирует от одного берега реки к другому.

- Строительство пешеходного моста и социальных инфраструктур вдоль берегов и на островах создаст дополнительные визуальные и физические связи с центром города.

Connection

It is our aim to provide both physical and visual connection which will provide integration with the rest of the city without compromising the unique and valued identity of the current community.

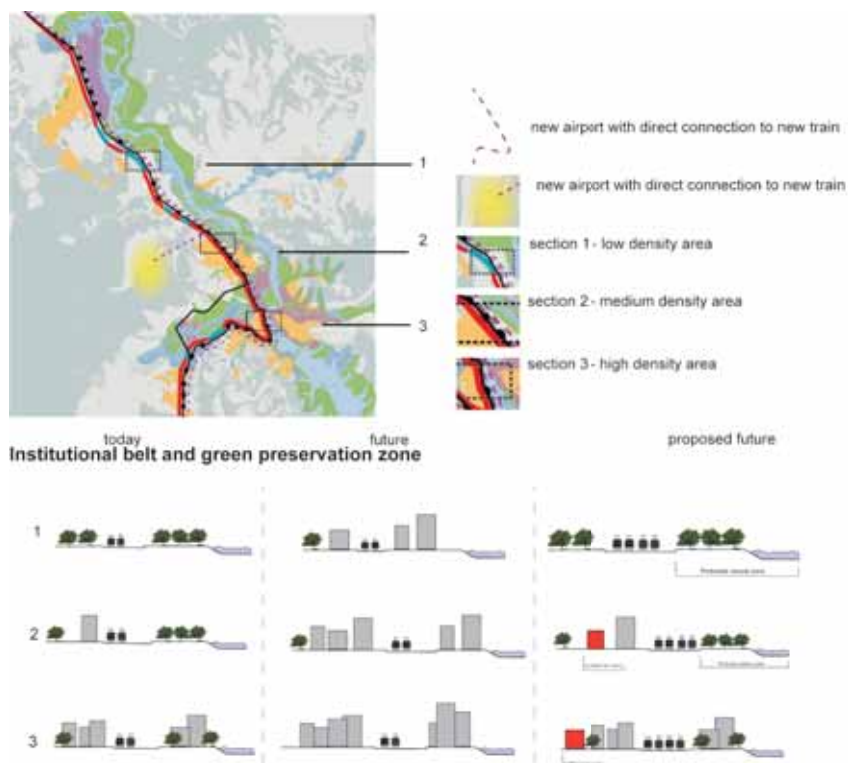
To improve the link we propose

- a new bus line that continuously travels from one side of the river to the other, no waiting necessary.

- The installation of pedestrian bridge and social infrastructures along the banks and on the island will further add to connections physically and visually with the center of the city.

- At a smaller scale, by providing new business centers (enterprise, shop and market) completed by local level infrastructures and services such as a health center, a kinder garden, schools and colleges the local community will benefit from increased levels of connection and interaction.

- By providing recreational activities along the Angara river banks and along the Lake Baikal, inhabitants, student and tourists will be able to enjoy the vibrant water environment. The river banks also provide an unrivalled focal point to further wider tourism and social connection



- Если будут созданы новые бизнес-центры (предприятия, магазины и рынки), дополненные инфраструктурами местного уровня и услугами, такими, как центры здоровья, детские сады, школы, колледжи, местная застройка будет находиться в выгодном положении за счет повышения количества связей и взаимодействий.

- Если расширить рекреационную зону вдоль берегов реки Ангара и озера Байкал, жители города и туристы смогут в полной мере наслаждаться красотой водной среды. Берега реки также представляют собой отличную возможность для дальнейшего развития туризма и расширения общественных связей.

FOR A SIBERIAN WAY OF LIFE

The region of Siberia has a unique landscape and big variety of resources.

The living conditions in the region are extreme because of the hard weather and the difficult accessibility of this area, but this is the reason why this region is so attractive. In order to propose a Siberian way of life, we should see and realize the connection between the people and the nature. The natural heritage of Siberia should be preserved for the next generations.

The conception is based on our expectations for the year 2036. The Russian government is going to separate the territory of Russia to 25 macroregions and we see a great potential in Irkutsk to become the capital to the East Siberian macro-region (Irkutsk, Chita, Ulan-Ude).

Irkutsk has a strategic position. While Moscow has good relationships with European countries, Irkutsk has strong connection to Asia. Irkutsk is also a gate for the Baikal Lake. This fact and the important historical heritage in the center of the city make Irkutsk a symbol of Siberia. But in the moment Irkutsk does not have the infrastructure to become a capital, so we propose steps of developing. The first stage is the improving of the city environment and the economy in the city. The second stage is creation of a new administrative center and new business center.

The main priorities are the city to grow inside the border, to

improve the already existing infrastructure and to increase the density in the low-density areas. Understanding the needs of the people in Irkutsk we provide mixed-use in dwelling areas and new identities for the four main regions: Leninsky district, Pravoberezhniy district, Oktyabzskiy district, Sverdlovskiy district. The city environment will be improved by creating more social spaces and more green areas in the city center and in the districts.

The general principle, which we use in the landscape planning, is to connect the disorganized green areas, and to connect the green areas inside the city with the green areas that are outside the city. In our project we tried to propose new green areas for every district. Unfortunately this is not possible for all of the districts and we invent Public Private Partnership for these areas.

In the Sverdlovskiy District the connection between the green areas is extremely important to the improvement of the Research institutions that exist in the area. Those institutions can become main source of incomes for the students that live in Irkutsk.

The creation of new green zones cannot solve the problem with the pollution in the region, so we are proposing to reduce the industry park. It is necessary to create legal instrument to control the pollution from the industries and to transform some of the factories in recycling factories.

To solve the transport problems of the city we propose:

– To develop highway network: to build new roads, to create a ring

Команда Д

1. Denichka Manolova, Landscape architect, Bulgaria
2. Pavel Kovsharov, Heat network engineer, Russia
3. Daria Shipanovskaya, Architect, Russia
4. Iliia Lagunov, Transportation engineer, Russia
5. Marina Lima Medeiros, Urban Designer, Brazil



Сибирский образ жизни

Сибирский регион обладает уникальным ландшафтом и разнообразием ресурсов. Условия жизни в регионе довольно тяжелые из-за суровых погодных условий и труднодоступности территории, но это также является и причиной привлекательности региона. Чтобы предложить сибирский образ жизни, мы должны увидеть и осознать связь между людьми и природой. Природное наследие Сибири должно быть сохранено для будущих поколений.

Концепция основана на нашем видении того, что будет происходить в 2036 году. Российское правительство собирается разделить территорию России на 25 макрорегионов, и в Иркутске мы видим огромный потенциал стать столицей Восточно-Сибирского макрорегиона (Иркутск, Чита, Улан-Удэ).

Иркутск занимает стратегическое положение. В то время как Москва связана с европейскими странами, Иркутск связан с Азией и является воротами к Байкалу. Этот факт и важное историческое наследие в центре города делает Иркутск символом Сибири.

На данный момент Иркутск не имеет инфраструктуры, чтобы стать столицей, поэтому предлагаем шаги к его развитию. Первый этап – улучшение окружающей среды города и его экономики. Второй – создание нового административного центра и нового бизнес-центра.

Главными приоритетами являются рост города внутри его границ, улучшение существующей инфраструктуры и увеличение плотности застройки на территориях неплотной застройки.

Понимая потребности иркутян, мы создаем жилые зоны смешанного использования и новую идентификацию для четырех главных округов: Ленинского, Правобережного, Октябрьского, Свердловского. Окружающая среда города будет улучшена благодаря созданию большего количества общественных и зеленых зон в центре города и на периферии.

Главный принцип, которым мы руководствовались в процессе планирования ландшафта, – это соединение неорганизованных зеленых зон внутри и за пределами города. В нашем проекте мы пытались создать зеленые зоны в каждом округе. К сожалению, это невозможно сделать в каждом округе, и мы привлекали государственно-частное партнерство для этих зон.

Создание зеленых зон не решит проблему загрязнения в регионе, поэтому мы предлагаем сократить зону промышленных предприятий. Необходимо контролировать степень загрязнения на законодательном уровне и трансформировать часть этих заводов в перерабатывающие.

with uninterrupted traffic and to organize the speed exit from the city.

- To strengthen the role of the public transport and to develop the network: tram-train, trolleybus, bus.
- To create change hubs;
- To organize special bus routes of uninterrupted traffic.

SIBERIA IN 2036

LIFE

- Local economies
- More time for leisure
- Better jobs opportunities
- Diversity of communication

SPACE

- Green and blue networks (white network)
- Microclimates in public spaces
- Identity and mixed uses in all districts
- Accessible city

BUILDINGS / INFRASTRUCTURE

- Green infrastructure (green areas inside public and private buildings)
- Mixed-use buildings
- Up to 5 floors dwelling buildings
- Redistribute and improve of the existing infrastructure

IRKUTSK - SYMBOL FOR SIBERIA

REGIONAL SCALE

IDENTITY FOR THE 4 DISTRICTS

Irkutsk is divided in four districts, but nowadays the city center is the main core of the economical life of the city. It's necessary to create identities and new economical strategies for the 4 districts and keep the historical center as a symbolic place for all citizens of Irkutsk.

NEW TRANSPORT SYSTEM

ECOLOGY

STRATEGIES

In order to implement the big changes that Irkutsk need in its infrastructure and for the construction of the main projects is necessary to have strategies for the budgeted of all thoses proposes. We propose new strategies for increasing the density of degraded housing areas and improve the mixed-use of these areas.

ASIAN GAMES IN IRKUTSK

PUBLIC PRIVATE PARTNERSHIPS

Public Private Partnerships are legal instruments that could be used in the operations to build new administrative buildings, new research centers and specially to increase density of dwelling areas creating new green areas.

Для решения транспортных проблем города предлагается:

- строительство новых автодорог, изменение класса существующих автодорог, создание кольца с непрерываемым движением и организация скоростного выезда из города;
- усиление роли общественного транспорта и развитие сети: tram-train, троллейбус, автобус;
- создание пересадочных узлов;
- создание специальных автобусных маршрутов с непрерываемым движением.

Сибирь в 2036.

Жизнь

- Лучший уровень мобильности
- Местные экономики
- Больше времени для отдыха
- Лучшие возможности трудоустройства
- Разнообразие коммуникаций

Пространство

- Чистый и безопасный город
- Зеленые и синие сети (белые сети)
- Микроклимат общественных зон
- Идентичность и смешанные функции во всех округах

Инфраструктура / здания

- Эффективная система общественного транспорта
- Зеленые инфраструктуры (зеленые зоны внутри общественных и частных строений)
- Здания смешанного пользования
- Жилые здания до 5 этажей
- Перераспределение и улучшение существующей инфраструктуры

Иркутск – символ Сибири. Региональный уровень. Уникальность 4 округов

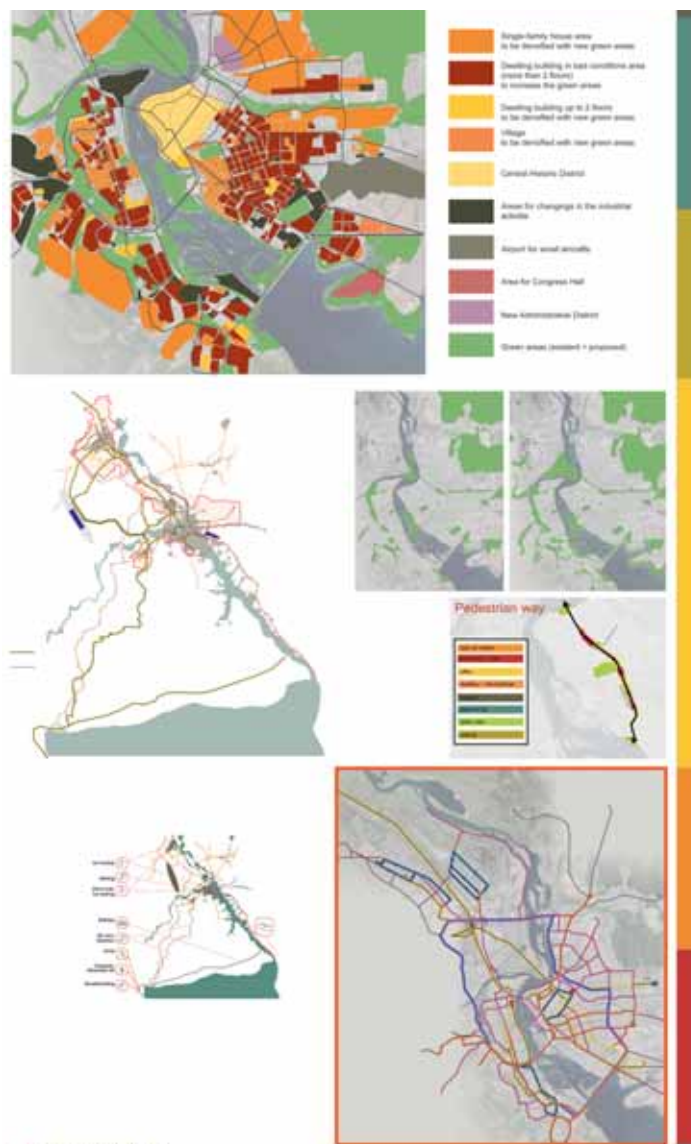
Иркутск разделен на 4 округа, но сегодня центр города является ядром экономической жизни города.

Необходимо создать уникальный образ и новые экономические стратегии для 4 округов и сохранить исторический центр символическим местом для всех жителей Иркутска.

Новая транспортная система. Экология. Стратегии

- Игры Азии в Иркутске
- Государственно-частное партнерство

ГЧП – это правовой инструмент, который может быть использован для постройки новых административных зданий, новых исследовательских центров и особенно для увеличения плотности жилых зон, создания новых зеленых зон.



Our concept is based on the main resource every city needs: people.

A city is a living organism which can not survive without people. We realized that many young people are coming to Irkutsk to get educated and then leave the city because the lack of opportunities for them. This Brain-Drain must be stopped.

The first step of our concept is to create an identity for the city. People who identify themselves with the city will stay, and grow with the city. This leads to the second step. The symbiosis between people and the city, we call it integration. People will identify and integrate themselves with the city and its particular story. The third step of our concept is innovation.

The city and its inhabitants start to re-invent themselves over and over again. As a result of this process, identification and integration will continue - the circle is closed.

Identification: 2011-2016

Stage one: new interventions - 2011-2016

By improving the traffic conditions we create a city in

which everyone can travel easily, explore spaces like the pedestrian zone, interact with other people and increase his and the public social live quality.

The bus transportation will be organized as a Bus Rapid Transit System, integrated in to the existing road network on separate lanes. Smaller busses and minibuses can connect the main lines with smaller areas.

Another addition to the public transport network will be a rapid train. In the first stage of our masterplan a railway will be constructed inside the city, using an existing corridor. It will connect the city center with peripheral areas.

Integration: 2016-2026

Stage two: new interventions - 2016-2026

To keep social equity, some parts of the city need to be integrated, developed and densified inside the city borders to provide enough functions and space for people. We have identified four primary development areas that we want to integrate with the existing city fabric.

We also want to establish a new eco-district between Irkutsk and the two districts Novolenino and Irkutsk 2.

Команда E

1. Pratik Rajan Devi, Urban designer, India
2. Alexei Ostroverhov, Architect, Russia
3. Maria Simichihina, Architect, Russia
4. Karl Patrik Karlsson, Architect, Sweden
5. Stephan Wasielewski, Transportation engineer, Germany



Наша концепция основана на главном ресурсе каждого города – жителей.

Город – это живой организм, который не может существовать без людей.

Мы понимаем, что многие молодые люди, приезжающие в Иркутск учиться, после – покидают город, поскольку здесь нет возможностей для их самореализации. Таким образом, «утечку мозгов» необходимо прекратить.

Первым этапом нашей концепции является – иден-

тификация. После того как человек, который «найдет себя» в Иркутске, захочет остаться, а не уехать в другие города, начнется второй этап. Поэтому следующий шаг, который должен быть выполнен, – это слияние человека и города. Мы называем это интеграцией.

Третьим шагом будут инновации. Город будет продолжать развитие. И в результате этого процесса идентификация и интеграция будут продолжаться и круг замкнется.

Идентификация: 2011-2016

Шаг первый: нововведения 2011-2016

Благодаря улучшению транспортной ситуации мы создаем город, в котором каждый сможет легко передвигаться, общаться с другими людьми, что говорит о повышении его социальных качеств жизни.

Автобусные маршруты будут организованы как скоростная система, имеющая дорожную сеть с отдельными полосами для движения.

Маршрутное такси будет соединять микрорайоны.

Еще одно дополнение к сети общественного транспорта – это скоростной поезд. Он будет иметь смешанные функции: внутри города будет использоваться как трамвай и соединит все районы города, а за его границами будет функционировать как скоростная электричка. Такой поезд свяжет центр города с периферийными районами.

Интеграция: 2016-2026

Шаг второй: нововведения 2016-2026

Чтобы повысить уровень жизни в некоторых частях города, они должны быть объединены, проработаны и уплотнены в границах города, чтобы обеспечить людей достаточным количеством функций и территорий. Мы определили эти территории и хотим объединить их.

Мы хотим развивать некоторые части существующего города и создать новый эко-район на территории между Иркутском и существующими районами Новоленино и Иркутском-2.

Будет увеличена транспортная сеть.

Дополнительная петля системы скоростных автобусов через новый эко-район и рельсовая связь через Ангару обеспечат связь города и региона.

The transport network will be increased. An additional BRTs-loop through the new eco-district and a rail link over the river Angara will ensure the connection of the city and the region.

Innovation: 2026-2036

Stage three: new interventions - 2026-2036

After giving identification and integration to the city, the process of Innovation will start and close the circle.

Therefore we create a new business district and technology park at the former airport which provide enough space for new innovative ideas.

The new public transport and a new road bypass will establish a connection the new business district and technology park.

By providing new opportunities people will stay in Irkutsk. The social life will increase, new cultural aspects will be added to the city. Public transportation systems allow everyone easy access to all parts of the city. People will come together and not live separated anymore.

Regional plan: 2036

New regional interventions for 2036

We propose, the new airport, east of Irkutsk, between the city and lake Baikal. We think the lake Baikal is a interesting region for developing eco-tourism. Therefore we provide the possibility to increase the railway to possible locations at lake Baikal.

By introducing a new axis through the city, linking Angarsk and Shelechov with the airport via Irkutsk, we will strengthen the links of the whole region and beyond.

If due to any reasons the airport will be located anywhere else, our key interventions of our masterplan proposals do not fail.

We expect a growing population of the city, caused by our interventions.

The attractiveness of the city will increase by increasing the social life.

We want the city of Irkutsk in 2036 to become a city for the future, a city for business, a city for living, a city for people.

Иновация: 2026–2036

Шаг третий: нововведения 2026–2036

После выявления идентификации и процесса интеграции начнется инновационный процесс и круг замкнется.

Поэтому мы создаем новый общественно-деловой центр и технопарк – урбанизированную зону на территории бывшего аэропорта, чтобы располагать достаточным количеством территории для новых, инновационных идей.

Новый общественный транспорт и новая объездная дорога соединят новый бизнес-округ и технопарк – урбанизированную зону.

Благодаря этим новым возможностям люди будут оставаться в Иркутске. Общественная жизнь станет более активной, в город будут привнесены новые культурные аспекты. Система общественного транспорта позволит каждому легко добираться в центр города.

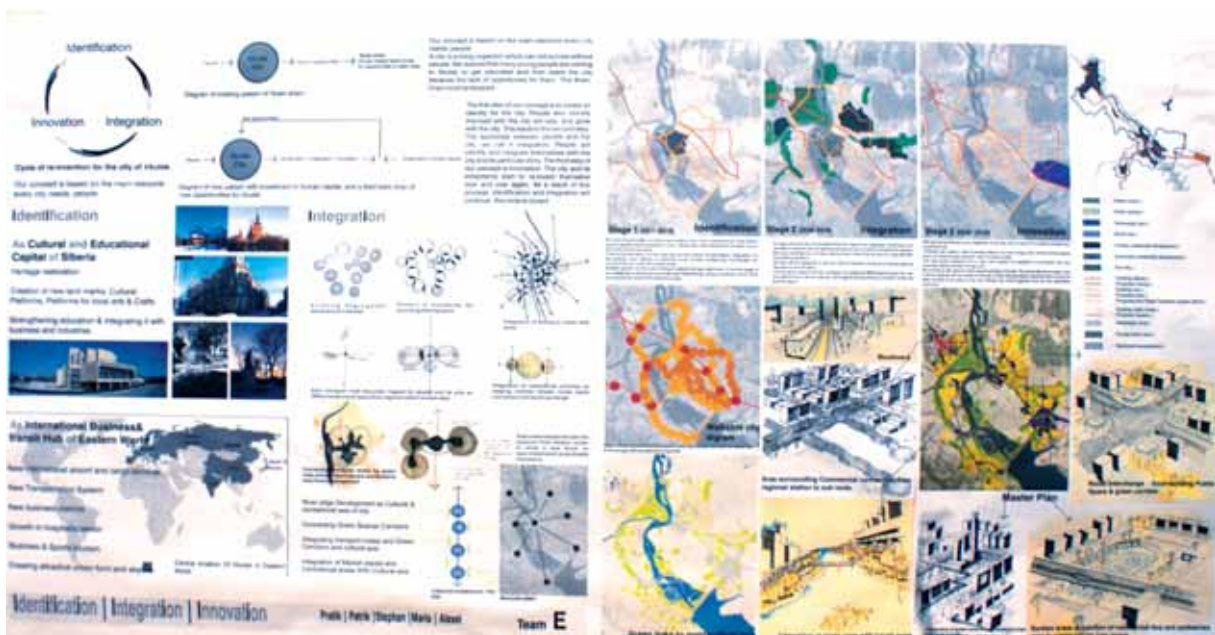
Региональный план: 2036

Нововведения к 2036

Мы предлагаем перенести аэропорт к востоку от Иркутска, между городом и Байкалом. Мы считаем, что Байкал – это благоприятный регион для развития эко-туризма, и, как следствие, мы предполагаем увеличить рельсовую связь к поселениям, расположенным вблизи озера Байкал. Благодаря созданию новой оси, соединяющей Ангарск и Шелехов с аэропортом через Иркутск, мы укрепим связь всего региона. Если по каким-то причинам аэропорт будет расположен в другом месте, это не будет противоречить нашим основным предложениям, касающимся нашей концепции.

Мы ожидаем, что население города будет увеличиваться. А привлекательность города будет расти вследствие увеличения активности общественной жизни.

Мы хотим, чтобы в 2036 году Иркутск стал городом будущего, городом для бизнеса, городом для жизни, городом для людей!



Противоречия современного города и методы их разрешения в градостроительном планировании будущего (российский и международный опыт)

Программа Международного научно-практического симпозиума в рамках XII сессии Ме-ждународного Байкальского зимнего градостроительного университета.

текст
Андрей Большаков

Преамбула

Проблема управления и самоорганизации современного города как целостной системы состоит в наличии большого числа узловых противоречий, возникших в результате несбалансированности интересов основных участников градостроительной деятельности.

Основными участниками градостроительной деятельности являются федеральные, региональные и муниципальные органы власти; бизнес-структуры из разных отраслей экономики, косвенно связанные со строительством; бизнес-структуры, целевым образом участвующие в деvelopeменте территории, предлагающие на рынке недвижимости свою продукцию; государственные и общественные институты, осуществляющие по отношению к городу надзорные, контролирующие и правозащитные функции; городские жители.

Город как территория формируется на основе ландшафта, который частично сохраняет природные закономерности своей структуры, представляет собой пространственную решетку, образованную транспортной и инженерной сетями, застройкой, зонами со стандартными и особыми условиями использования, которая трансформируется, изменяется в размерах, геометрии, функциональном наполнении и в архитектурном образе. Следы развития города в прошлых эпохах остаются в виде элементов или фрагментов более крупных структур этой решетки. Экологическое равновесие в городской среде зависит от того, в какой степени природные экосистемы включены в эту решетку. Успех бизнеса на рынке недвижимости зависит от того, насколько активно этот бизнес наращивает свою продукцию в виде застройки, которая либо заполняет имеющееся пространство города (замещает и вытесняет открытые пространства, культурное и природное наследие), либо рационально и бережно использует ресурсы территории, оставляя для будущих поколений горожан возможности удовлетворять свои потребности.

Несбалансированность и противоречия интересов участников градостроительной деятельности отражаются в геометрии, в пространственном распределении видов деятельности, в их территориальном балансе и в генетическом и архитектурном разнообразии городских ландшафтов, что собственно и составляет пространственную решетку города как территории. Можем ли мы оценить эту решетку с ее свойствами и те факторы и причины, которые ее породили, пригодными и удовлетворительными для жизни нынешних поколений горожан?

По каким признакам мы можем судить о направлениях и параметрах будущего градостроительного развития, что оно будет удовлетворять потребностям будущих поколений?

Какой должна быть методология градостроительного планирования, чтобы достоверно предсказывать (или правильно угадывать) или оставлять возможность для таких инноваций, которые не привели бы к потере устойчивости всей системы города в будущем?

На работу коллоквиума выносятся эти вопросы и предлагается перечень основных противоречий, которые характерны для города Иркутска и его градостроительной политики в послеперестроечное время, для которых требуется найти способы разрешения.

Противоречия современной градостроительной деятельности

1. Противоречия земельно-имущественного и пространственно-структурного градостроительного подходов к планированию и регулированию развития города (частная собственность и публичность и общественная значимость инфраструктуры городских пространств и территорий).

2. Противоречия интересов бизнеса на рынке недвижимости и подхода к планированию города как благоприятной и устойчивой окружающей среды.

3. Противоречия историко-культурного подхода к сохранению объектов наследия и коммерческого подхода к пониманию инвестиционной привлекательности исторических территорий.

4. Противоречия авторитарного и коммерческого подхода к развитию территории, с одной стороны, и необходимости создания условий идентификации всех слоев городского сообщества с городом и его местами в регулировании градостроительной деятельности – с другой.

5. Противоречия потребностей развития транспорта и необходимости создания бестранспортных пешеходных зон. Противоречия уровня автомобилизации и тесной улично-дорожной сети исторического города.

6. Противоречия принципов современного развития инженерной инфраструктуры города, принципов энергосбережения, автономного инженерного жизнеобеспечения и низкой культуры городской среды.

7. Противоречия современных тенденций развития небоскрежной архитектуры и потребностей горожан в идентификации с городом, в сохранении своеобразия исторического города.

3. Какими представляются способы выхода из названных противоречий?

Для решения этих и других связанных с ними противоречий мы приглашаем участников коллоквиума предложить свое видение путей и методов развития методологии градостроительного планирования и проектирования города для блага его нынешних и будущих поколений.

Оценки и стратегии городского планирования

Требования к проектированию городов на примере Кливленда, Дрездена и Иркутска

Будь то практический опыт городского планирования или область исследований и преподавания в университетах, в профессиональной сфере мы сталкиваемся с непрерывным процессом изменения ценностей и требований, которые, в свою очередь, являются результатом планирования и дизайна городской среды.

Доклад основывается на примерах таких городов, как Кливленд, Иркутск и Дрезден, и касается трех аспектов проблем / задач городского развития, актуальных как сегодня, так и в недалеком будущем.

Потребности города, способного запоминать, и города, осуществляющего опыт и идентификацию

Прогрессивная глобализация и вместе с тем чувство «выкорчевывания» ведут в городах к усиленному поиску своеобразия самого города. Очевидно, что города в настоящее время представляют собой неполноценное для идентификации и освоения пространство. Горожане же ощущают острую необходимость в тщательно разработанном, четко сформированном градостроительном пространстве. Для этого необходимо задействовать городские пространства и ансамбли, оказывающие эмоциональное воздействие. Востребованным является город, обладающий видимыми качествами. При этом речь идет о создании читаемых и адаптированных городских пространств. Нам нужны города, способные запоминать и помнить, города, способствующие идентификации, и города, которые предлагают нам пространства для осуществления действий и событий, для приобретения какого-либо опыта. Таким образом, должна быть развита градостроительная культура, связанная с историей и традициями, для более качественного планирования и строительства. При этом культура строительства подразумевает под собой не одну лишь архитектуру, но и подходящие для повседневного использования проекты, ориентированные на устойчивое развитие, в заданном градостроительном, историко-строительном, социальном и экологическом контексте.

Потребность в более гибкой стратегии, формировании новых альянсов и модели управления

Планирование изменяется постоянно. Вследствие нового распределения собственности в городах, находящихся в условиях длительного финансового кризиса и общественных притязаний, на плане появляются новые игроки. Сообщества обязаны искать себе новых партнеров. Крайне необходимо узаконить возрастающую динамику процесса эксплуатации, образа жизни и экономики. «Застывшие» генеральные планы не справляются с решением быстроизменяющихся задач и требований. В связи с демографическим упадком и феноменом убывающих городов напрашивается вопрос: имеют ли на сегодняшний день стратегии градостроительного развития, основанные на демографическом росте, прочность и устойчивость (как и мировой экономический кризис).

Существующие процессы и структуры управления городским хозяйством следует взять под контроль. В

этой связи возникает вопрос о том, как гражданская активность может быть использована для развития городов. В этом случае необходимо проверить на практике неформальные структуры и ввести поощрение за «культуру экспериментов».

Необходимость новых средств связи и форматов содействия

Планирование не самоцель, но задача горожан, так как они хотят быть проинформированными и принимать активное участие в процессе обсуждения. В данный момент мы сталкиваемся с непризнанием профессиональных знаний и неприятием специфической информации. Зачастую профессиональное мнение отличается от точки зрения горожан. Они ощущают себя некомпетентными в сфере планирования, не связанными с поставленными задачами, проблематикой города и результатом процесса проектирования.

Нам нужны новые формы информации и соучастия, а также рационализированная культура дискуссий для того, чтобы ликвидировать явно возрастающие барьеры взаимопонимания между гражданами и планировщиками.

Обязательным является также активный интерес людей к участию в процессе планирования. Планы должны быть доступны простым гражданам. Для этого необходимо разработать новые, ориентированные на целевую группу форматы информации и соучастия.

Целью является достижение целостного фундаментального восприятия города.

Изменение парадигмы – шанс для городов в состоянии упадка?

Из вышесказанного ясно, что смена парадигмы касается культурных пространств и культуры проектирования различной значимости и различных форм.

Для всех городов, однако, применимо следующее.

Необходимо переосмыслить отношение к использованию изолированных генпланов. При отказе от них и проектировании по так называемому методу «урбанизма открытых источников» становится возможным переход от иерархического контроля к саморегулирующимся формам организации. Таким образом, процессы развития обладают большей свободой и доступностью для восприятия.

Комплексное проектирование города необходимым образом ведет к разделению поставленных задач и территориальных предложений. Поэтому необходимо помнить о приоритетности задач, чтобы при всем их дифференцировании не потеряться в сложностях планирования.

Нам нужны видения города. Проектирование и планирование невозможно без рассмотрения идей «идеального города». Чтобы не упустить цели из поля зрения, необходимо сформировать образец. То, каким должен быть город, в обязательном порядке решает горожане. Причем по всеобщей договоренности, как говорится, за одним столом. Это является базисом как для укрепления социального единения, так и для формирования разнообразного городского пространства.

текст
Барбара Энгель

Инертность и приспособляемость в глобализованном городе

текст

Роланд Картхаус

Непостоянное инвестирование приводит в целом к повышению городской инертности и приводит к появлению таких городских форм, которые являются менее приспособленными к поэтапным изменениям. Парадоксально то, что одни и те же экономические силы развития являются результатом повышения темпа изменения в тех городах, которые стали более инертными, но менее способными к приспособляемости. В Соединенном Королевстве, в частности в Лондоне, политикой планирования была сделана попытка, направленная на то, чтобы всемирная застройка наиболее точно отвечала требованиям местных городских условий. Такие попытки чаще всего осуществляются только на внешнем уровне, где формы крупномасштабных строений могут быть дезинтегрированы с целью соответствия необходимому сосредоточению архитектурных масс, однако на городском уровне, они остаются разномасштабными. Именно это организационное различие и создает инертность. Блумсбери, полностью сохранившийся район Лондона, который был построен в XVIII веке, был исследован, чтобы представить всю величину этого квартала города, успешно адаптировавшегося к изменениям, продолжавшимся более 300 лет. Строительство Bishopsgate (Врата епископа) в Лондоне – пример этого феномена – было предположительно протестировано относительно поэтапных изменений. Практические советы автора относительно Chelsea Barracks (казармы Челси) в Бельгрейвии (Лондон) представляют собой пример того, как современное градостроительство может стать более приспособляемым за счет понимания и соответствия его контексту на более фундаментальном уровне.

Определение значения места

Чувство места относится к универсальным человеческим потребностям, заключающимся в том, чтобы связать себя с каким-либо окружением. Его нельзя определить однозначно, так как у каждого человека это чувство ощущается по-разному, однако, как утверждает Кевин Линч, есть некоторые общие характеристики, с которыми могут согласиться люди, живущие в этом месте. Следовательно, роль градостроителей – не предопределять каждое место, а подробно изложить руководящие принципы и подходящий уровень инфраструктуры, который позволит расти этому чувству места через его общее место жительства. С этой точки зрения можно отметить то, что место имеет два крупных параметра, которые пересекаются между собой в определенных случаях: пространство (география) и время (хронология). Выбранное место имеет географический контекст, который будет оказывать влияние на городскую среду в большей или меньшей степени. Такие места, как побережье Флориды в Америке либо Паундбери (Poundbury) в Соединенном Королевстве, были сконструированы в соответствии с местными диалектами в довольно экстремальной манере, вплоть до исключения других воздействий. В других местах отдается предпочтение духу определенного времени над местными условиями, чаще всего в международном стиле, примером таких мест является такая современная схема, как «жилая единица» (Unité D’Habitation) в Марселе, созданная Ле Корбюзье. Ни одному из подходов не удалось сохранить положительное чувство места из-за социальных изменений, которые имели

место в XX веке; во-первых, по той причине, что время «замерло» и привело к появлению неудовлетворительных соответствий с современными нуждами; и во-вторых, из-за гомогенизации географических различий, на которые обычно полагаются люди, чтобы ориентироваться. Как в таком случае наша городская среда позволит людям сформировать чувство места как в пространстве так и во времени? Существует несколько удачных в некоторой степени современных примеров, однако английский ренессанс периода королей Георгов (1714–1830) был последним периодом проектирования и строительства, который отвечал данному требованию.

Уникальный Лондон

Согласно Расмуссену, Лондон является уникальным городом. В то время как его рост стремился посредством нескольких торговых сил приблизиться к росту ведущих европейских стран, его городские структуры заимствовались из таких особых слоев, как историческая (римская) схема развития; политические силовые структуры; сложившаяся система безопасности острова; сельскохозяйственная практика и в особенности английские нормы внутри страны. Расмуссен называет Лондон «беспорядочным городом», и его форма была парадоксальностью, частично обусловленной компактной форме Лондона Средних веков. Недостаток власти монархии, направленной на то, чтобы предотвратить рост города за счет сельской местности, а также английские нормы, согласно которым на каждую семью выделяется по одному дому, были слиты воедино с компактной формой Лондона Средних веков с целью создания особой и закономерной схемы развития в ответ Западу. Эта схема развития находилась в сильном противоречии с незапланированным, медленным развитием Ист-Энда, а также жилья работников доков и так далее, большая часть которых уже не существует. (Rasmussen, S. E. 1988.)

Великие земельные владения

На западе развитие страны проходило на фермах богатых землевладельцев. Развитие было спекулятивным и находилось под ответственностью застройщиков в соответствии с лицензией землевладельцев, которые ограничили контроль над формой и стилем архитектуры. Однако Лондон эпохи королей Георгов является на удивление закономерным. Землевладельцы могли устанавливать высокую цену за свои земли и, таким образом, предлагали схему улиц, которые были расположены вокруг садовых площадей, главных центральных частей каждого района. (Olsen, 1982).

Данные схемы улиц были облицованы на ранних схемах пахотных полей, которые оказали влияние на их форму (Kotter & Rowe, 1978). Размеры каждого «жилищного массива» были основаны на умножениях и делениях древней сельскохозяйственной системы мер, в которую входили акр, перч, чейн. Данная система впоследствии использовалась строителями-разработчиками, которые знали, что общее число домов будет вмещаться в каждый «жилищный массив», если следовать условиям. Английский дом, таким образом, составлял 1 перч в ширину (16 футов или 5,5 метров) (Rasmussen, Ibid). Схемы распределения имущества являются важными историческими документами (например, земельное владение Бэдфорд (Bedford) в Блумсбери, 1800). Улицы и площади выложены с мак-

симальной точностью, однако нет информации о жилых застройках, которые заполняют жилищные массивы между улицами. Рынок сбыта для этих зданий состоял из обеспеченного класса горожан, между землевладельцами и строителями-разработчиками было полное взаимопонимание относительно в том, что цена этих проектов будет максимальной. Развивался типично английский вариант неоклассического стиля. Он сохранил такие организационные детали, как пояски и парапеты, однако снизил до минимума наличие орнаментальных форм с целью воззвать к скрытой природе английской эстетической чувствительности (Olsen, Rasmussen, Ibid.). Это всеобщее понимание можно рассматривать как вид «нормы проектирования», а схемы распределения имущества как первые основные схемы. Последние заложили основу ведущих принципов, а предыдущие стали основой общего архитектурного языка, давая возможность не только индивидуальному самовыражению, но и всеобщей согласованности. Определенное расположение зданий вдоль улицы и постепенный переход от общественной сферы к частной, которые вытекают из создавшихся условий, создают совершенно уникальное чувство места, полностью отличающееся от типичной европейской застройки в равнозначных городских центрах.

Земельные владения Бэдфорд в Блумсбери

Прогуливаясь от площади Бэдфорд через площадь Рассел к центру Брансвик в Блумсбери, понимаешь, что несмотря на великие изменения, продолжавшиеся более чем два века, которые пережила эта явно неподвижная конструкция, она тем не менее сохранила свою целостность.

Всемирное коммерческое давление

Из данного примера становится ясно, что в XX веке типология административных зданий начала превышать шкалу единичных сооружений, приводя к появлению пробелов в схемах. Эта тенденция стала еще более очевидной в финансовом округе Лондона, средневековом Лондонском Сити, с его мелкоструктурной и все более нерегулярной формой города. Всемирные передвижные компании по финансовому обслуживанию потребовали размещение в офисах больших размеров. Угроза терроризма добавила новые требования безопасности, которые находились в противоречии с плохо контролируемой общественной сферой города (Minton, A. 2009). К 1980 году Сити, с его средневековыми дорогами, затемненными небоскребами и слабой защитой, распался. Чтобы вступить на путь экономики неолиберализации в 80-х годах (Harvey, D. 2007), бывшие земли работников доков в Канари Варф, на востоке Сити, были определены как особая зона предприятий для строительства центрального делового квартала в американском стиле. В данном случае международные коммерческие требования могут быть выполнены без учета исторических форм города и непредсказуемости городской жизни. В тот же период экспансии перестройка Брод-стрит и Ливерпуль-стрит дала возможность для строительства на границе первоначального финансового округа. Этот проект известен как Бродгейт.

Строительство Бродгейта

Бродгейт – это строительство с правом на воздушное пространство на сохраненной и реконструированной территории Ливерпуль-стрит. Для создания планта современных торговых офисных площадей потребовалась надземная часть сооружения. Необходимые инвестиции были получены за счет одной строительной компании, которая получала прибыль, предоставляя уникальную недвижимость в центре мирового финансового округа. Если взглянуть на сегодняшнее строительство, очевидно, что были предприняты серьезные

попытки, для того чтобы планировка соседних улиц соответствовала новым зданиям. Из надземного плана мы можем увидеть, что дороги слиты воедино с соседними застройками и опорные основы конструкции соответствуют масштабу соседних сооружений. Застройка также содержит и так называемые публичные пространства, в которые входят площади, сады; смешанное использование способствует появлению соответствующего города со здоровой средой, где горожане чувствуют себя в безопасности.

Более подробное исследование выявляет другую картину: единственный разработчик этой схемы станвится ее единственным управляющим (Broadgate Estates). В любом другом квартале города управление осуществляется за счет большого числа управляющих. В то время как ответственными за автомобильные дороги общего пользования считаются местные власти, собственники индивидуального строительства часто контролируют граничащие пространства в рамках своих личных участков земли. В Бродгейте принятый городской межучрежденческий режим управления сводится к одной точке контроля. То, что является продолжением улиц в строительстве, – это фактически только лишь пешеходные зоны, которые находятся в сфере частного контроля. Публичные пространства, несомненно, являются частными зонами, где отдельные лица могут свободно участвовать в контролируемой деятельности, в то время как другие не имеют такого права. Жители обязаны выплачивать высокую арендную плату с целью сохранения контролируемой среды.

Контроль над планированием законодательства

Система планирования в Соединенном Королевстве своими корнями уходит в послевоенное переустройство. Знаменитая схема Лондона Аберкромби показала отношения между землепользованием и городской структурой, но не учла в планах по реконструкции Сити после великого пожара 1666 года право собственности на землю. Впоследствии градостроители заостряли внимание на природной городской структуре и на землепользовании, избегая в то же время вопросы землепользования, управления и организации. Как ни странно, индивидуальные права на земельную собственность в Великобритании, которые помешали крупномасштабному планированию, позволили Лондону приспособиться к меняющемуся использованию земель, что мы видим на примере Блумсбери.

Даже если весь жилищный фонд будет перестроен, городские центры выживут, так как организационный каркас улиц сохраняется в течение долгого времени (Habraken, N. J. 1980). В случае Бродгейта строительство было осуществлено на основе ранее существующего единого права на собственность территории железной дороги. С XIX века оно было своего рода аномалией в структуре города, однако суть в том, что попытки это изменить произошли не на организационном уровне – единственно эффективным в долгосрочной перспективе (Ibid.) Планирование законодательства лишь незначительно затрагивает этот вопрос, так как землевладение находится вне его сферы деятельности.

Способен ли Бродгейт приспособиться к поэтапным изменениям?

В виде гипотетического тестирования мы попытались представить, как Бродгейт может меняться с течением времени, если, например, международные финансы перемещаются из Сити (финансового района Лондона). Офисные здания универсальны и могут легко использоваться для иных видов бизнеса. Однако никакие другие типы компаний не смогут себе позволить платить ту же арендную плату, в результате чего сократятся эксплуатационные расходы. Учитывая, что

смысл места, описанного выше, полностью зависит от текущих уровней эксплуатационных расходов, в сочетании с обязательным требованием безопасности основных конечных железнодорожных станций, трудно представить, что такие изменения окажутся последовательными или успешными. На самом деле любые изменения, которым может подвергнуться Бродгейт, окажутся катастрофическими. Изображения компании «Сквинт Опера» затопленного Лондона (например, рыбалка в Кэнэри Ворф) являются поразительной иллюстрацией радикальных изменений окружения.

Организационное городское проектирование

Если адаптация очень важна для развития чувства места в пространстве и времени, она тем не менее остается вне контроля законодательства в сфере планирования. Как можно изменить эту тенденцию? Мы считаем, что проектировщики только выиграют, создавая адаптируемую застройку. По опыту знаем, что застройщики, предполагая одно, часто удивляются, когда происходит по-другому. Мы решили предложить городскую основу под бараки Челси с целью продемонстрировать этот подход.

Бараки Челси как пример

Мы пригласили в свою команду специалистов, чей опыт дополняет нашу практику планирования. Наша задача заключалась в создании городских рамок

совместно с архитекторами «Патель Тейлор», изучающими основные области общественной сферы, и архитекторами Гамильтона, «тестирующих» наши предложения с точки зрения требований к напольным пластинам, жилым зданиям. На месте, напротив Королевского госпиталя, проектированного Кристофером Реном, раньше находились бараки министерства обороны, относительно нетронутые и цельные владения, занимающие площадь примерно в 7 гектаров. Изолированные от окружающей среды, они не вписывались в структуру города.

Наш анализ показал, что результативным будет встраивание места в структуру района Белгравия, с его архитектурой в стиле английского Ренессанса периода королей Георгов. Затем мы исследовали, как улица может быть продлена через данное место с целью развития на современно уровне.

Этот небольшой пример из собственного опыта иллюстрирует наш подход к городскому планированию. В Великобритании из-за неудачи крупномасштабного планирования 1970-х годов и дерегулирования развития 1980–1990-х годов, этот вопрос был в значительной степени проигнорирован. К счастью, действие и сложность земельного права собственности в целом ограничили распространение «инертного» развития Лондона.

Проблемы градоформирования Иркутска

текст

Владимир Выражейкин

Складывающиеся рыночные отношения оказывают существенное влияние на методы градостроительной деятельности. Децентрализация экономических отношений и территориальное самоуправление становятся основой планов и проектов градорегулирования.

Целью планировочного регулирования является создание функционально-территориальных структур, которые направлены на оптимальное решение социально-экономических задач. В пространственном контексте планировочное регулирование таких градостроительных структур как город, агломерация, регион обусловлено необходимостью создания для населения благоприятных условий жизнедеятельности и качества жизни независимо от места проживания.

В Иркутске наблюдается рост центростремительных процессов жизнедеятельности, т. е. город насыщается дополнительными функциями, притягивая новые переплывающие функции, в том числе в его центральную часть. В городе в течение длительного исторического периода в силу его благоприятного экономико-географического положения складывалась многофункциональная отраслевая структура промышленного производства, которое в силу ряда причин сокращается. Одновременно город все в большей степени превращается в центр торговли, науки и культуры, образования, транспортного обслуживания прилегающих и отдаленных территорий.

Опыт экономически развитых стран свидетельствует о нарастании центробежных тенденций в размещении мест занятости. Эти тенденции кардинально преобразуют пространственно-планировочные формы формирования градостроительных процессов. Решающее значение имеет переход от точечных и очаговых к многоцентровым, пространственно-разветвленным планировочным структурам. Так, на уровне ядра города происходит отбор и сохранение административных функций общегородского и регионального значения в его центральной части. Срединная и периферийные части города реконструируются с учетом передислока-

ции в пределах агломерации непрофильных и перегружающих город объектов. В них создаются структуроформирующие системы подцентров, поддерживаемые хоровыми связями между собой.

На уровне агломерации – реорганизация функционально-территориальной и связевой структур с выявлением подцентров экономического развития и локального расселения. На уровне региона – планировочное упорядочение на основе формирования внутрирегиональной системы взаимосвязанного расселения и хозяйственного тяготения.

Значительная часть Иркутска занята производственными территориями, которые сокращаются в ядре города и его срединной части за счет вывода экологически вредных производств или их ликвидации в силу различных технико-экономических причин и факторов. Периферийное размещение предприятий обуславливает проведение их реконструкции за счет процессов их специализации и кооперирования, интеграции и насыщение новыми функциями и технологиями. К тому же здесь имеют значение агломерационные и региональные факторы.

Реорганизация производственных территорий должна производиться на основе формирования в их структуре многофункциональных подцентров обслуживания с целью повышения степени «приспособленности» производственных функций и населения, предпринимательства, инвестиций. Эти подцентры, ориентированные на агломерационные взаимосвязи, представляют собой пространственно-развитые структуры, которые насыщаются разнообразными функциями (объектами торговли, культуры и спорта), включая жилье в виде гостиниц и домов временного проживания. Важным является то, что из-за заметного сокращения рабочих мест на промышленных предприятиях и прироста мест занятости в сфере услуг появляется возможность тесной увязки жилья, работы и отдыха. Также возникают предпосылки для появления новых, концептуальных архитектурно-пространственных

решений, обусловленных в то же время функциональной направленностью места размещения – производственной, научно-производственной, логистической, транспортной и др.

Решение проблем пространственной организации социально-экономической деятельности в регионе направлено на установление целесообразной меры, концентрации, интеграции и дифферен-

циации производственных структур, что, в конечном счете, окажет влияние на процесс реализации градостроительных объектов, связанных с формированием благоприятной среды жизнедеятельности, расширением выбора и улучшения доступности мест приложения труда, общественных центров и мест отдыха.

Основные тенденции в сфере транспорта и базовые проекты в сфере инфраструктуры и транспорта

Каковы основные тенденции транспортной сферы и основные, уже реализованные, проекты в сфере инфраструктур и транспорта за последнее десятилетие?

В 1999 году участие команды французских экспертов в европейской программе ТСНГ (Техническая помощь Содружеству независимых государств) выявило некоторые методологические подходы и технические советы как в целом, так и конкретно в транспортном планировании.

А что теперь? Был открыт новый мост через Ангару, что вне всяких сомнений, улучшит сообщение между частями сибирской столицы, расположенными на разных берегах. Но, наряду с этим, считается, что отдельные виды транспорта влекут за собой классические последствия конфликта с другими видами – воздействие в плане доступа к центру города и загруженности общественного пространства.

Новые разработки, торговые центры, гостиницы, офисы... Все это способствует росту экономики города, если объекты оснащены парковками, удовлетворяющими потребность в них, связанную с самим существованием подобных организаций.

В Иркутске есть замечательный исторический центр, влияние которого распространяется и за пределы города. Как все города подобного типа, Иркутск не избежал противоречий между потребностями в доступности того или иного места и возможностями доступа к ним.

В исторических центрах больших городов этого типа транспортная сеть чаще всего является несовместимой с интенсивным использованием личного автотранспорта.

В промышленно развитых странах развитие автотранспорта в послевоенное время оправдало создание функциональных инфраструктур, способных удовлетворять новые потребности.

Общественный транспорт становится все менее и менее популярным и проигрывает автомобилям, которые поработили весь мир. Уровень загрязнения воздуха и шума растет, и пробки заметно ухудшили доступ к сети городских поселений. Это не могло не отразиться на пешеходах и не навредить имиджу города в целом. Стоимость же всего этого остается на втором плане.

С 80-х годов, в связи с безвыходной ситуацией, ставшей конфликтной и экономически невыносимой, мышление изменилось, и в некоторых городах в Италии и Нидерландов власти начали принимать меры по ограничению доступа в центр города для некоторых транспортных средств.

В большинстве городов вводятся новые планы движения, ограничивающие транзит, строятся объездные дороги, парковки, пешеходные зоны, варьирующиеся в зависимости от района города, устанавливается ограниченный доступ, увеличивается количество общественного транспорта, такого, как скоростной трамвай.

Тем не менее многие вопросы остаются нерешенными и по сей день. Противоречия, вызванные некоторыми проектами комплексов городских поселений, лишь увеличивают интенсивность трафика из-за того, что не была учтена потребность в доступе.

Транспортная схема в старинных исторических центрах не является гибкой в связи с наличием охраняемых зданий и со слабой изменчивостью распределения земли. Противоречие между уровнем привлекательности и вместимостью некоторых мест, таким образом, может быть преодолено только при помощи последовательной политики доступности.

Ограничение автомобильного движения, в соответствии с экономическим развитием, в пользу пешеходов и общественного транспорта стало неизбежным.

Создание точек соприкосновения между различными видами транспорта необходимо для того, чтобы оптимизировать их взаимодействие наилучшим образом.

Размеры парковок и места остановок должны определяться в соответствии с той ролью, которую играет в жизни города тот или иной вид транспорта.

Необходимо, чтобы каждый проект организации движения в городе сопровождался исследованием его возможного влияния на доступ и оценкой его воздействия на функционирование пригородных территорий и городских коммуникационных узлов в целом.

Только общественные органы власти в состоянии давать гарантии возможности сосуществования различных проектов и оценивать их влияние на жизнь города. Для этого необходим долгосрочный подход, заключающийся в поэтапности принимаемых мер, доступных бюджету города.

Противоречия между акантами экономического развития выходят за рамки городского планирования. Однако они не могут ограничивать значение этих проблем, рискуя отразиться на влиянии города с таким блестящим прошлым, и сейчас, на пороге своего 350-летия, город должен гарантировать своим жителям высокий уровень жизни и выглядеть значительно на международном уровне.

Для этого хотелось бы, чтобы участники симпозиума подумали над тем, какие структуры необходимо улучшить или внедрять при городском планировании с целью обеспечения последовательности и связности проектов.

Вот некоторые из аспектов и вопросов, наиболее актуальных в пределах времени и доступной информации, которые заслуживают внимания участников:

– какие ограничения, необходимые для защиты архитектурного наследия города необходимо изменить?

– состояние важных для города проектов

– тенденции развития транспорта в населенном пункте

– ситуация в сфере транспорта и тенденции развития общественного транспорта в городе

– секторы и пути сообщения, которые необходимо изменить в пользу пешеходов.,

текст
Бернар Этенжер

Градостроительное и ландшафтное планирование: аспекты взаимодействия и взаимодополняемости

текст

Светлана Солодянкина

Постановка проблемы

Право граждан Российской Федерации на благоприятную окружающую среду закреплено основным законодательным документом РФ – Конституцией. Более подробно этот вопрос регулируется следующими федеральными (рамочными) законами: «Об охране окружающей среды» от 2002 года, «О землеустройстве» (2001), «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» (1999), «Об особо охраняемых природных территориях» (1995), «Об отходах производства и потребления» (1998), «Об охране атмосферного воздуха» (1999), Водный кодекс РФ (2007), Градостроительный кодекс РФ (2004), Земельный кодекс РФ (2001), Лесной кодекс (2003) и др.

Доказательством существования определенных недостатков в системе землепользования являются такие современные явления, как огораживание рекреационно-привлекательных ландшафтов; застраивание пойм рек и других территорий, имеющих важное средоформирующее значение; повсеместное уплотнение почв и широкое использование непроникающих покрытий для организации общественных территорий; приоритетность расширения территорий инженерной и транспортной инфраструктуры над сохранением озелененных и открытых пространств в городах.

На сегодняшний день в целом для Российской Федерации и для местных властей важно разработать законодательный инструмент подключения целей сохранения и санации природы и ландшафта к согласованной целевой системе развития территории, коим является градостроительное планирование.

В российской практике законодательство в сфере градостроительной деятельности регулирует отношения по территориальному планированию, градостроительному зонированию, планировке территории. Территориальное планирование стандартизировано федеральным законодательством (Градостроительный кодекс РФ от 2004 года). При этом градостроительная документация (схемы территориального планирования, генпланы, проекты детальной планировки и др.), разработанная без специального ландшафтно-планировочного вклада, может с высокой долей вероятности содержать ошибки с точки зрения природоохранного законодательства и поэтому законодательно уязвима. Сегодня решение о выполнении ландшафтного планирования формируется в каждом случае по-разному в зависимости от уровня образования и экологического сознания заказчиков и исполнителей градостроительной документации.

Именно ландшафтный план иллюстрирует требования охраны природы и позволяет при его рассмотрении соответствующим образом выявлять, пересекаются ли интересы охраны природы и ухода за ландшафтом с другими интересами городского строительства, например, обслуживанием жилого фонда, развитием хозяйственных и промышленных районов, созданием объектов транспортной и инженерной инфраструктуры, и в единичном случае должны уступить или являются приоритетными. Для этого природа в целом и отдельные природные компоненты анализируются компетентными специалистами согласно целям законодательства в области

охраны окружающей среды, а также представляются текст и карты.

Напомним примерное содержание документов ландшафтного планирования (согласно сложившейся практике ландшафтного планирования в Институте географии СО РАН): 1) определение целей и задач, видов деятельности и ожидаемых результатов ландшафтного планирования; 2) анализ и оценка природных компонентов – состояние, нагрузка, охрана, возможности развития; 3) анализ землепользования с помощью исторических карт и прочей информации; 4) оценка экологической и эстетической совместимости существующего и планируемого природопользования и деятельности; 5) целевая концепция: разработка основных направлений, целей и при необходимости альтернативных целей для развития природы и ландшафта; 6) концепция мероприятий: определение потребностей и мероприятий для осуществления целей; альтернатив – по разрешению конфликтов; 7) рекомендации по реализации целей и мероприятий.

Материалы ландшафтного плана позволяют сформулировать желаемое состояние ландшафта и территории (осуществимый идеал развития территории) и мероприятия по достижению данного состояния; решить задачи по рациональному размещению на территории различные видов хозяйственной деятельности в соответствии с ресурсами планируемой территории; спрогнозировать реакцию соседних ландшафтов на предполагаемое воздействие; предоставить данные для расчета кумулятивного воздействия на природные системы от существующей, планируемой и возможной в обозримом будущем хозяйственной и иной деятельности.

Ландшафтный план указывает на существующие и возможные в будущем ценные природные элементы или территории, конфликты и потенциалы развития и является особенно важным этапом в разработке плана использования территории. Хотя формирование градостроительной документации – это сбалансированное и интегрированное планирование, но только ландшафтное планирование может компетентно и обоснованно сопоставить друг с другом различные проекты, в которых предполагается в той или иной степени отрицательное влияние на природу и ландшафт.

Эффективность ландшафтных планов с точки зрения устойчивого развития территории в значительной степени зависит от взвешенного внедрения их в содержание генпланов городов, схем территориального планирования субъектов РФ и административных районов, от воздействия данных документов на содержание других проектов территориальной организации, а также от полноты и точности реализации планов использования территории. Отсюда можно сделать вывод, что знание задач и методов территориального планирования имеет существенное значение для ландшафтного планирования. Поэтому ландшафтный план следует разрабатывать параллельно с территориальными планами, т. е. в непрерывном режиме согласования и дискуссии с его разработчиками.

Для организации подобного рода взаимодействий важно законодательно установить необходимость разработки ландшафтного плана и плана озеленения во взаи-

мосвязи с градостроительным планированием. В этом документе должны быть определены: 1) объем исследования и продолжительность исследования при разработке ландшафтных планов и планов озеленения; 2) процедура внедрения содержания ландшафтных планов и планов озеленения в планы городской застройки; 3) требование обоснования причин не принятия этого содержания; 4) минимальные требования охраны природы согласно утвержденным природоохранным законам и нормам РФ.

Примеры документов и подходов, для составления которых требуется наличие специального ландшафтного плана в той или иной форме

1. Разделы «Охраны окружающей среды» градостроительной документации. Например, инструкция по экологическому обоснованию хозяйственной и иной деятельности от 1995 г устанавливает требования к генеральным планам застройки городов и других населенных пунктов в части экологического обоснования градостроительных решений. Согласно этому документу, экологическое обоснование генерального плана города (поселения) должно быть проиллюстрировано следующими картографическими материалами: 1) картой существующего экологического состояния города/поселения; 2) факторными картами по компонентам природной среды (геологической, почвенной, растительности, животного мира, особо охраняемых территорий, защищенности грунтовых вод и т. д.); 3) картой-схемой источников загрязнения городской среды и физических воздействий; 4) картой расположения объектов историко-культурного наследия; 5) картой прогнозируемого экологического состояния городской среды и пригородной зоны. Ландшафтный план может послужить источником данной информации и кроме этого позволит провести полный и всесторонний анализ природных свойств селитебных территорий.

2. В действующем Градостроительном кодексе имеется положение, по которому каждый населенный пункт обязан иметь местные нормативы градостроительного проектирования, которые должны стать комплексным документом, отражающим градостроительную, природную и социально-экономическую специфику конкретных городов и областей. Они определяют правила строительства объектов разных категорий и разного функционального назначения, а также правила реконструкции и реорганизации территорий. Для составления такого документа необходимо наличие ландшафтного плана территории, комплексно отражающего местную природную ситуацию.

3. В настоящее время в градостроительной практике применяется достаточно прогрессивный инструмент выделения и организации эколого-градостроительного каркаса территории поселений. Однако принятой методологии выделения данного каркаса территории не существует, а ее создание сталкивается со многими сложностями, так как ценность однотипных участков различна на разных территориях и факторы формирования зависят от условий каждой конкретной территории. При этом ценность каждого ландшафта зависит не только от его свойств, но и от его окружения. В ходе выделения территорий поддерживающих сохранность ландшафтных функций необходимо прогнозировать причинно-следственные связи в ландшафте и цепные реакции.

4. Для определения границ зон специального назначения с учетом природных свойств территории. Например, законодательные нормы о водоохраных зонах определяют самые общие правила установления этих зон и их минимальные размеры. При этом в них указываются, что размеры и границы водоохраных зон

и прибрежных защитных полос, а также режим их использования устанавливаются местными нормативами, исходя из физико-географических, почвенных, гидрологических и других условий с учетом прогноза изменения береговой линии водных объектов. Исходную комплексную информацию для выделения и проектирования зон специального назначения способны предоставлять только документы отраслевого природного планирования – ландшафтные планы.

5. В странах Евросоюза с 2005 года введена в действие Директива 2001/42/ЕС о стратегической оценке воздействия на окружающую среду, согласно которой, кроме многочисленных других аспектов, рассчитывается и кумулятивный эффект воздействия от различной хозяйственной деятельности на территории планирования. Учет воздействия кумулятивного эффекта на природные компоненты и анализ всей прошлой, настоящей и возможной, в обозримом будущем, хозяйственной деятельности необходим для создания сбалансированных проектов территориального планирования. Для данного анализа может быть использован ландшафтный план, содержащий информацию о природных компонентах в их взаимосвязи, а также оценку их чувствительности.

Мировой опыт

В большинстве европейских стран ландшафтный план объединен с региональным планированием и отраслевым планированием для земель (территориальных административных единиц) (Christina von Haaren (Hrsg.) (2004) *Landschaftsplanung* 527 s.).

В Германии федеральный закон об охране природы требует, чтобы для территориального планирования компетентными исполнителями планирования (коммуны федеральных земель или ведомства нижнего уровня по охране природы) оформлялись ландшафтные планы «как только и насколько они необходимы из оснований охраны природы и ухода за ландшафтом» (Auhagen / Ermer / Mohrmann (2002) *Landschaftsplanung in der Praxis*).

В США ландшафтное планирование включено в процедуру регулирования качества окружающей среды, установленную федеральным законом (The National Environmental Policy Act, принятым еще в 1969 году). Данный закон требует от федеральных агентств подготовки детального анализа любой их деятельности, которая оказывает значительный эффект на качество окружающей среды и состоит из двух частей – Environmental Assessments (оценка окружающей среды) – и Environmental Impact Statements (отчеты о воздействии на окружающую среду).

Заключение

Именно ландшафтный план указывает на существующие и возможные в будущем ценные природные элементы или территории, конфликты и потенциалы развития и является особенно важным этапом в разработке плана использования территории.

Перед ландшафтным планированием сегодня стоит множество существенных организационных вопросов, ответы на которые позволят определить его роль в организации различных территориальных образований Российской Федерации, а также и в формировании экологического самосознания, через вовлечение ответственности в процесс планирования. Необходимо определить место ландшафтного планирования в существующей институциональной системе, обеспечить участие в планировании высококвалифицированных специалистов из научных и ведомственных учреждений, а также всех заинтересованных граждан, уточнить методологию, объемы и продолжительность исследования, каналы доступа к информации общественности.

Градостроительный подход к развитию территорий как необходимое условие пространственных и инфраструктурных предпосылок для повышения качества жизни

текст
Альберт Каримов

Основопологающим фактором, определяющим качество жизни в любой стране мира, является так называемый «индекс человеческого развития». Главными составляющими этого показателя являются продолжительность жизни, уровень образования и уровень доходов.

Синергетический эффект по комплексу этих составляющих, определяющих уровень жизни населения, можно достичь только при соответствующей пространственно-территориальной организации поселений, основанной на градостроительном подходе.

Суть градостроительного подхода заключается в том, что создаются необходимые пространственные предпосылки для рационального размещения производительных сил (уровень доходов), формирования биосферно-совместимой среды жизнедеятельности, основанной на принципах непрерывной устойчивости (продолжительность жизни), организации комплексной застройки (создание условий для гармоничного развития личности и непрерывного образования: детские сады, школы, вузы и т. д.).

Учитывая огромную значимость вопросов, связанных с градостроительным подходом к развитию территорий, **необходимо рассматривать градостроительную деятельность не только как отраслевую (архитектурно-планировочную), а прежде всего как важнейшую часть государственной политики, связанную с повышением качества жизни и реализацией важнейшего конституционного права граждан России – иметь полноценную среду обитания.**

Как мы уже неоднократно отмечали в своих предыдущих публикациях, основными целями градостроительства как основной методологии пространственного развития территорий являются следующие важнейшие аспекты, на основе которых должны формироваться социальные стандарты качества жизни:

1. **Здоровье населения** (реализация принципов экоразвития).
2. **Улучшение демографии** (комплексность застройки и формирования полноценной среды обитания).
3. **Безопасность проживания** (предотвращение техногенных катастроф путем реализации градостроительных программ и инфраструктурных проектов).
4. **Сохранение и развитие национальной культуры** (создание пространственных условий для развития культуры, сохранения национального менталитета, связанного с реализацией принципа «гения места»).
5. **Повышение эффективности капиталовложений** (реализация закона «минимакса», когда градостроительным программам создается возможность при минимальных затратах достичь наибольшего социального эффекта).

Чтобы реализовать на практике социальные стандарты качества жизни, которые достигаются при помощи градостроительной деятельности, необходимо решить следующие основополагающие вопросы:

1. **Рассматривать архитектуру и градостроительство как важнейшую часть государственной политики** (долгосрочная стратегия пространственного развития страны на основе кластеров роста (производительных сил); формирование транспортного каркаса; принятие структуры бюджетов на основе градостроительной документации для осуществления комплекс-

ной застройки, основанной на утвержденных социальных стандартах).

2. **Принять градостроительную доктрину России как высший законодательный акт и важнейшую социально-значимую идею** (координация усилий и преемственность властей всех уровней; сведение многочисленных реформ (административной, финансово-экономической, налоговой, жилищно-коммунальной, энергетической, транспортной) на основе градостроительной деятельности к единой цели: повышение качества жизни).

3. **Разработать новую методологию градостроительного проектирования, основанную на формировании биосферно-совместимой среды жизнедеятельности и реализации принципа «непрерывной устойчивости»** (утверждение состава, стандартов, эталонов градостроительной документации, разработка с учетом научных исследований в области синергетики, проксемики, эниологии, эйнвайроментальной социологии, методологии симбиоза и метаболизма, космопланетарной интеграции, этногенеза и биосферы Земли, ведической архитектуры и т. п.).

Реализация принципа «непрерывной устойчивости», связанная с разработкой социальных стандартов качества жизни в градостроительстве, зависит от внедрения в проектную практику традиций и архитектурно-планировочных особенностей **вернакулярной, биоклиматической, метаболической, витальной, резистантной, экомиметической архитектуры.**

В программу обучения студентов на кафедре архитектуры и градостроительства Инженерно-строительного института СибАДИ мы включили изучение вышеизложенных научных исследований, а также ознакомление с архитектурно-планировочными и инфраструктурными принципами формирования биосферно-совместимой среды жизнедеятельности с учетом реализации фактора «непрерывной устойчивости», на основе которых предполагается подготовить предложения по опережающему стандарту профессии архитектора-градостроителя.

Основополагающие факторы, определяющие качество жизни, должны найти воплощение как в так называемых «паспортах эксплуатационных качеств объектов строительства», так и в социальных стандартах, структуру которых необходимо определить, в том числе, и на опыте издания Белой книги, составленной по классификаторам «Хабитат» (на основании которых дается сравнительная характеристика среды обитания различных поселений): перспектива развития градообразующей базы, количество и качество жилой среды, наличие объектов соцкультбыта, образования, здравоохранения, обеспеченность инженерно-транспортной инфраструктурой, экологические параметры состояния воздушного бассейна, водных ресурсов, почвы и т. п.

Деятельность РААСН по определению научных предпосылок формирования биосферно-совместимой среды жизнедеятельности и «социальных стандартов качества жизни в архитектуре и градостроительстве» является практической реализацией одной из основных целей правительства России по внедрению инноваций в человеческий капитал и **созданию комфортной среды обитания человека как стратегического приоритета, обеспечивающего национальную безопасность страны.**

ПРОЕКТ-2050. НАВСТРЕЧУ КОНГРЕССУ МСА



The 4th Coordinating Council of UIA2011Tokyo, held on April 8 and 9, 2011, examined intensively the current situation after March 11th and reached the conclusion to make maximum efforts to work together for the success of the Congress, the General Assembly and the Council Meetings in Tokyo as scheduled (September 25th through October 1st, 2011).

Architects acting beyond Disasters, through Solidarity, towards Sustainability

The professionals and students related to the built environment gather from around the world in a host city of the

UIA Congress held every three years. The 24th Congress will be held in the Tokyo central districts during September 25-28, 2011, under the pressing primary theme as follows;

Design 2050

Beyond Disasters, through Solidarity, towards Sustainability

Right at the moment when Japan faces the devastating disasters since March 11, the participants will talk, transmit, discuss together according to the sub-themes below deeply related to the "human security", and examine together images of urban, architectural and living environment towards and

beyond 2050;

1. Environment
2. Culture
3. Life

Thereby, a firm solidarity of our professional communities will be encouraged to work together for the equity for all beyond the boundaries of region, nation, race, religion, language, gender, etc., for the sake of supporting the affected people and areas and also discussing to propose what should be done now and in the future within the global context.

For further details, visit www.uia2011tokyo.com

ТОКИО-2011. Конгресс на фоне конца света

Говорят, если хочешь насмешить Бога – расскажи ему о своих планах. Действительно, как часто капризы Природы смешивают планы человека! Торнадо, землетрясения, наводнения и засухи, кажется иногда, делают любой прогноз до смешного неопределенным. Как можно вообще что-то планировать, если из космоса может

прилететь астероид и жизнь на планете в один миг вернется к уровню простейших микроорганизмов? Разве имеют смысл дальние прогнозы, если человечество повторит судьбу динозавров?

Тему вмешательства природных сил в дальние прогнозы начнем с цитаты.

«В ПОСЛЕДНИЙ ДЕНЬ верстки номера редакция получила от своего специального корреспондента срочную телеграмму.

Эти несколько телеграфных строк – маленький ключик к разгадке той несурзацы в погоде, которая творится... во всех уголках нашей необъятной европейской равнины.

Эти строчки говорят о том, что в природе нет ничего, что стояло бы совершенно особняком, без всякой связи с остальными явлениями. Они говорят, что и недавнее японское землетрясение, и засуха в Поволжье, и извержение вулканов, и наводнения, и пятна, появляющиеся на солнце, и, наконец, наша оттепель, удивляющая и интересующая нас, – все это так тесно переплетено одно с другим, так плотно цепляется одно за другое, что говорить об одном, не касаясь всей цепи других явлений, совершенно невозможно.

В этой небольшой статье мы и постараемся связать их в одно целое и хотя бы слегка приоткрыть завесу над тем, почему, вообще говоря, меняется климат и почему именно в этом году по всей Европе и даже по всему миру прокатилась такая "климатическая неразбериха".

Только языковые особенности текста могут намекнуть о том времени, когда он был написан. Статья Б. Раевского «Причины неразберихи в погоде» опубликована в номере 25–26 журнала «Смена» в апреле 1925 года. Тогда тоже пошли разговоры о конце света и нашлось множество несомненных признаков наступления такового. Однако обошлось.

В 1973 году в печати вышел роман



“DESIGN 2050”

April 9th, 2011
UIA/JOB Coordinating Council of UIA2011TOKYO

UIA2011 TOKYO is on track

despite the disasters that hit Eastern Japan!

The 4th Coordinating Council of UIA2011 TOKYO, held on April 8 and 9, 2011, examined intensively the current situation after March 11 and reached the conclusion to make maximum efforts to work together for the success of the Congress, the General Assembly and the Council Meetings in Tokyo as scheduled (September 25 through October 1, 2011).

Architects acting
beyond Disasters, through Solidarity, towards Sustainability

молодого, сорокалетнего писателя-фантаста Сакэ Комацу «Нихон тимбодзу» («Япония тонет»). В романе подробно описан процесс погружения Тихоокеанской литосферной плиты в мантию, в результате чего Японские острова в течение всего десяти месяцев исчезают с поверхности нашей планеты. Комацу писал роман девять лет, тщательно изучив и просчитав разнообразные аспекты гибели Японии – геологические, социальные, политические, экономические, психологические... Мастерски сделанная картина глобальной катастрофы сразу же вывела роман в ряды шедевров. Всего через несколько месяцев по мотивам романа вышли радиопередачи, был снят кинофильм, роман начали переводить на все ведущие языки мира. Русский перевод вышел в 1977 году под названием «Гибель Японии» и продолжает переиздаваться до сих пор.

Главной интригой романа стала ситуация, когда десятки миллионов японцев вынуждены были просить убежища у соседних стран. Вот тут-то и сказываются вековые конфликты, последствия долгой истории японской политики высокомерия и претензий по отношению к соседям. Мы в России хорошо знаем о таком конфликте по отношению к островам Курильской гряды, из-за которых до сих пор не существует мирного русско-японского договора об окончании Второй мировой войны. Менее известны аналогичные споры Японии с Китаем (острова Сенкаку) и с Кореей (острова Токто – Такэсима). Соседи до сих пор не могут простить японцам периода оккупации и создания «мировой сферы процве-

тания под японским протекторатом» в тридцатых годах прошлого века и так далее.

И вот, в ситуации, когда самые мрачные прогнозы о гневе стихий, кажется, начинают оправдываться, на фоне очередного обострения политических отношений и глобального экономического кризиса Япония принимает у себя XXIV Всемирный конгресс Международного союза архитекторов «Токио-2011». Тема конгресса – сверхдальние прогнозы о развитии архитектурно-строительной отрасли под заголовком «Проект-2050».

Пресс-релиз Конгресса невелик:

«ВСЕМИРНЫЙ КОНГРЕСС МСА «ТОКИО-2011»

Следующий Всемирный конгресс Международного союза архитекторов (МСА) пройдет в Токио (Япония) с 25 по 29 сентября 2011 года в помещении Токийского международного форума.

Генеральная Ассамблея МСА состоится там же с 30 сентября по 1 октября 2011 года.

Мекка современной архитектуры – город Токио – и вся Япония продемонстрируют гостям свою яркую и динамичную архитектурную среду.

Конгресс «ТОКИО-2011» станет важной вехой на пути развития архитектурного творчества. Он будет способствовать обмену идеями и выработке общего видения будущего архитектурного проектирования до 2050 года и далее.

«ПРОЕКТ-2050» – вот главная тема этого Конгресса. Подход к ее рассмотрению намечается по трем основным направлениям-подтемам: среда, жизнь, выживание.

СРЕДА: наша планета, устойчивая архитектура, природные катастрофы, вода, сельское хозяйство, окружающее космическое пространство.

ЖИЗНЬ: проблемы народонаселения, старение общества, эпидемии, искусственная среда жизнеобеспечения, сохранение биоразнообразия.

КУЛЬТУРНЫЙ ОБМЕН: вопросы выживания: наше продвинутое ориентированное на информацию общество, проблемы городов, экономика, транспорт, образование, историческое наследие.

Ёшиаки Огура будет председательствовать на XXIV Конгрессе МСА.

Фумихико Маки возглавит Консультативный совет.

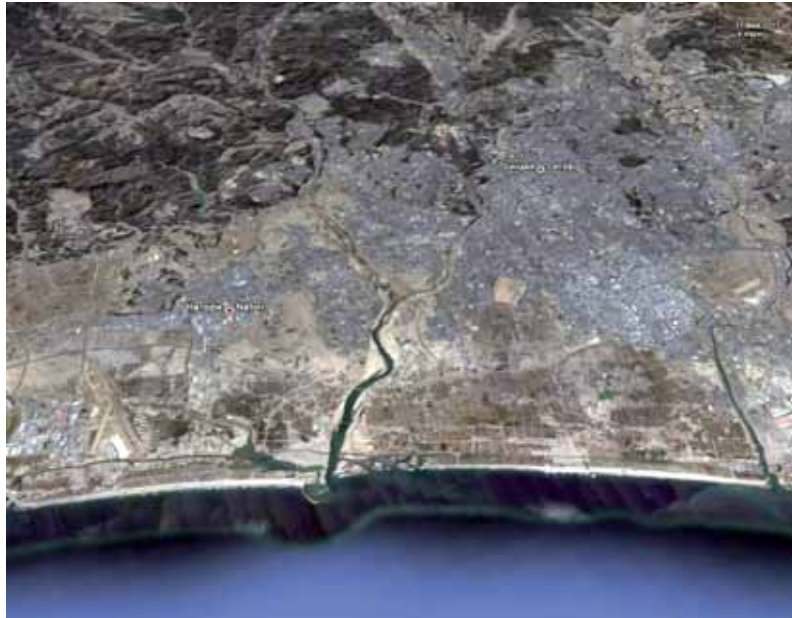
Фумихико Маки был награжден Золотой медалью МСА в 1993 г. Другой японский архитектор, удостоенный этой награды в 2005 году, – Тадао Андо» .

Конгресс начал готовиться задолго до того, как Фукусима-1 превратилась в Чернобыль-2. Тем не менее место проведения менять не стали.

Организаторы не побоялись насмешить Бога своими планами. Бесчинства природы были и будут, но даже если дракон погибнет, а Япония утонет, люди будут жить и строить, – и, значит, есть смысл в дальних прогнозах.

Константин Лидин
фото Петра Дорогокупеца





Город и землетрясение – стратегия защиты

^ АЭС «Фукусима-1», 2011

^ Сендай после землетрясения

Главный и часто возникающий вопрос, преследующий всех специалистов, так или иначе связанных с изучением сейсмичности: можно ли прогнозировать землетрясения? Ответ на него неоднозначный. С одной стороны определенные успехи в этой области уже имеются на уровне долгосрочного прогноза – карты общего сейсмического районирования для различных территорий. Такие карты необходимы проектировщикам,

поскольку позволяют определить предельно возможную интенсивность сейсмических колебаний и оконтурить территории, где подобные колебания возможны. Но сложности возникают в том, что эти карты составляются в разных странах на основе неких национальных стандартов и часто плохо сопоставимы. Неразбериха наступает уже на уровне несогласованности шкал сейсмической интенсивности в разных странах. Подобное

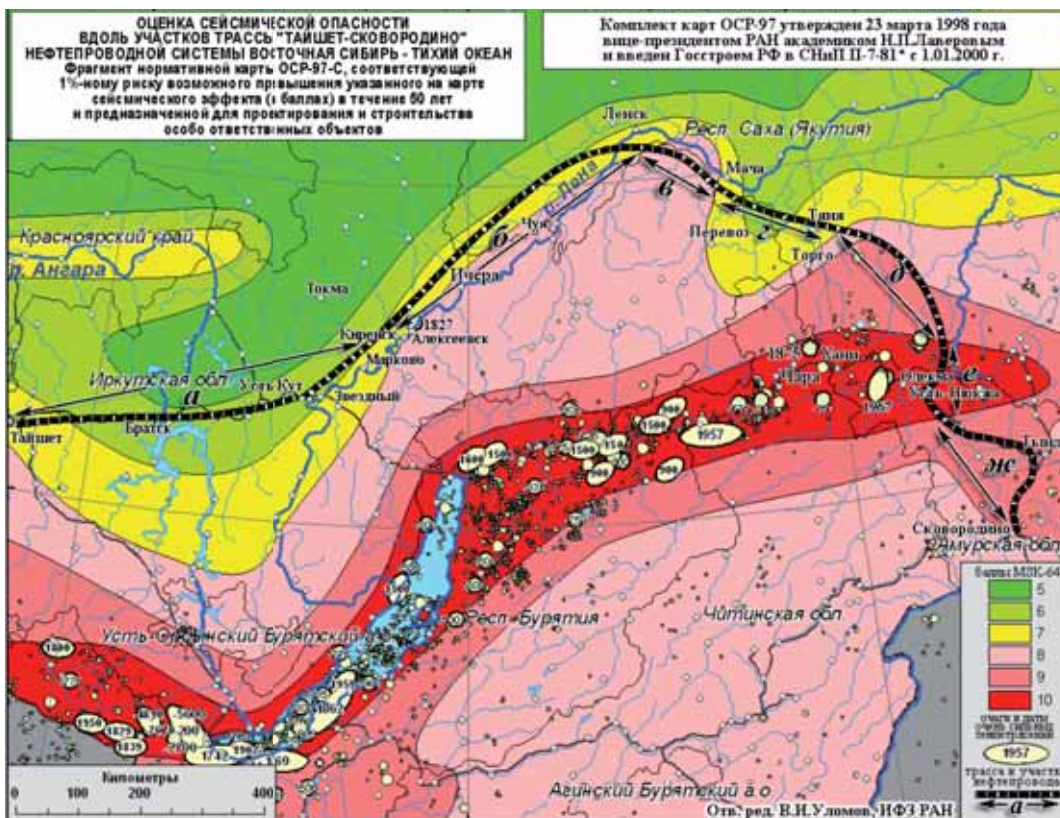
согласование должно происходить на международном уровне и в рамках соответствующих соглашений.

В области среднесрочного прогноза землетрясений успехи менее очевидные, а подходы еще более разнообразные. Здесь, скорее всего можно говорить только о неких догадках и предположениях о силе и ориентировочном времени возникновения опасного землетрясения на базе накопленных знаний, но не более.

Что же касается краткосрочного прогноза землетрясений, то авторы полагают, что он в ближайшие десятилетия вряд ли возможен, и потому обсуждать его, в данном контексте, нецелесообразно.

Пик эйфории от прогнозных исследований миновал, вероятно, в конце 70-х годов прошлого века, и многие исследователи в разных странах постепенно пришли к выводу о нерациональности расходования средств на конкретный краткосрочный прогноз опасных землетрясений, но не отказались от необходимости финансирования мониторинга физических полей в сейсмоопасных зонах. В ряде стран – и ярким их примером является Япония – было принято разумное решение: если мы не умеем прогнозировать землетрясения, то должны научиться строить здания и сооружения так, чтобы они с достоинством выходили из сейсмических потрясений.

Здесь можно привести живой пример сегодняшнего взгляда на сейсмостойкость сооружений. В Тбилиси живет один мудрый грузин по имени Гурам Габричидзе, член-корреспондент Национальной академии наук





Грузии. Работает он в Институте строительной механики и сейсмостойкости. Гурам Габричидзе проанализировал статистику «слабых» и «сильных» землетрясений, произошедших во всем мире в XX веке. При этом он допускал, что «сильным» считается такое землетрясение, которое может произойти один раз в пятьсот лет, а «слабым» – землетрясение, которое может произойти один раз в сто лет, и отсюда пришел к следующим выводам. Согласно нормам сейсмостойкого строительства, при «сильном» землетрясении здание может получить значительные повреждения за счет работы его конструкций за пределами упругости, но не обрушится и не приведет к человеческим жертвам. При «слабом» землетрясении здание

может получить лишь легкие повреждения, но по существу его конструкции будут работать в пределах упругости.

Эта концепция известна как расчет сооружений на два уровня сейсмического воздействия. Выводы же, к которым пришел Габричидзе, сводятся к следующему:

- в XX веке в мире произошло больше, чем ожидалось, «сильных» землетрясений;
- в XX веке в мире произошло меньше, чем ожидалось, «слабых» землетрясений.

Сложившаяся практика проектирования считает достаточным проведение только одного расчета, но не на «сильное» землетрясение, а на «ослабленное» путем введения так

называемого фактора поведения (behavior factor), который учитывает снижение сейсмического воздействия на сооружение за счет возникновения в его конструкциях локальных повреждений, зон развития пластических деформаций и т. д. В отечественных нормах – это коэффициент допускаемых повреждений. При таком подходе сейсмическая надежность сооружения подбирается с учетом ослабленного, по отношению к «сильному» землетрясению, расчетного сейсмического воздействия, которое, по существу, приближается к «слабому» землетрясению.

Анализ последствий сильных землетрясений, произошедших в XX веке, дает основание, по мнению Габричидзе, утверждать, что парадиг-

^ Сендай накануне землетрясения

v Сендай накануне землетрясения



^ Сендай. 14 марта 2011 г.

1. Фото Сендай до и после землетрясения были сделаны Петром Дорогокупцем, доктором геолого-минералогических наук в 2011 году

ма XX столетия, основанная на «применении» понятия «фактора поведения», не оправдала себя.

Запроектированные и построенные здания плохо проявили себя, часто разрушались и приводили к человеческим жертвам. По сути, статья Гурама Габричидзе (2007) направлена на предотвращение переноса сценария, разыгранного в XX веке, в следующий XXI век, на предупреждение о недопустимости снижения в угоду умозрительным теоретическим построениям уровня сейсмической нагрузки при проектировании и строительстве зданий. Габричидзе заканчивает свою статью шутивным предостережением – напоминанием, что самым пред-

усмотрительным из трех поросят оказался Нуф-Нуф, который не в пример постройкам своих братьев из соломы и хвороста, соорудил прочный каменный дом с дубовой дверью, способной защитить от «хищного зверя» – землетрясения.

Теперь переместимся во времени – в март 2011 года.

Сообщения СМИ от 11 марта 2011 года: «...Землетрясение $M = 8.9-9.0$ в океане в **130 км** от города Сендай на северо-востоке о-ва Хонсю, Япония, глубина очага до **24 км**; разрушения в Токио, волна цунами высотой **23,6 м** накрыла территорию **561 кв. км**; пострадали **62** города и деревень, разрушена **151 тыс.** строений; у

побережья образовался гигантский водоворот, погибло судно со **100** пассажирами; волной цунами смыло железнодорожный поезд; в Токио обрушился шпиль телебашни; горит АЭС «Онагава»; взорвалось нефтехранилище близ Токио. Следом – землетрясение $M = 6.6$ в Ниигате, Япония...» Эти сведения взбудоражили практически весь мир – разрушения в городе Сендае и аварии на АЭС. Однако, справедливости ради, следует отметить, что все несчастья пришли не столько в результате собственно землетрясения, произошедшего, кстати сказать, в океане, сколько в результате волны цунами, проникшей по отлогому берегу далеко в глубь





острова. В основном были смыты мелкие постройки прибрежной зоны и, вероятно, разрушены сельскохозяйственные угодья. В результате этого землетрясения произошла радиационная авария, первоначально с локальными последствиями, на АЭС «Фукусима-1». На ней было три работающих энергоблока, которые были остановлены действием аварийной защиты. Однако спустя час было прервано электроснабжение, в том числе и от резервных дизель-генераторов, предположительно пострадавших при цунами. Электроснабжение было необходимо для охлаждения остановленных реакторов, которые активно выделяют тепло в течение существен-

ного времени после остановки. В то же время серьезных разрушений строительных многоэтажных конструкций от интенсивных колебаний грунта в городе практически не было¹, а это говорит о том, что японцы существенно преуспели в создании сейсмоустойчивых конструкций.

В глобальном смысле землетрясение в Японии 11 марта 2011 года в очередной раз продемонстрировало неспособность развитой технологической цивилизации защитить население своей страны от воздействия беспрецедентных природной и техногенной катастроф, но сумеет ли она извлечь из этих катастроф принци-

пальные уроки и продолжить разработку все более надежных строительных сооружений – покажет время. Или, как это случалось неоднократно в прошлом, с течением времени все постепенно забудется и ситуация потеряет свою остроту. Поживем, увидим.

¹ Сендай. 14 марта 2011 г.

Кирилл Леви
Юрий Бержинский
Фото Петр Дорогокупец



Мирэи Сигэмори

Текст и фото
Татьяна Оргильянова



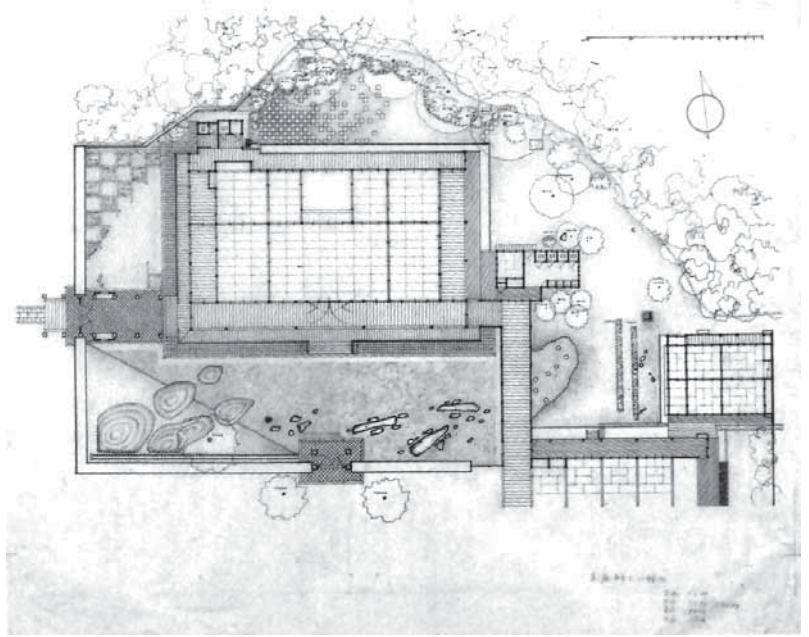
> Мирэи Сигэмори

«Сад восьми фаз» главного зала храма Тофукудзи (Киото) – творение выдающегося ландшафтного дизайнера Мирэи Сигэмори. Мирэи Сигэмори является одной из наиболее значимых фигур в искусстве послевоенной Японии. Долгое время его считали аутсайдером в родной стране из-за его современного и радикального дизайна. В дальнейшем его огромный вклад в возрождение и новую интерпретацию ландшафтного искусства Японии получил заслуженное признание. Все новые поколения молодых дизайне-

ров черпают вдохновение в его работах.

Мирэи родился 8 августа 1896 года в небольшом селении префектуры Окаяма. С юных лет его тонкое восприятие мира проявилось в глубоком интересе к японским тради-

циям, чайной церемонии и икебана. В дальнейшем он изучал искусство аранжировки цветов и живописи в Токийском университете пяти искусств. Во время обучения в университете Мирэи захватили идеи западного авангардного искусства и



> План сада, выполненный Мирэи Сигэмори в 1939 году



философии. Особенно его привлекали работы Кандинского.

Позднее Мирэи переезжает в Киото, где продолжает углубленно изучать классическое японское искусство, а также садовый дизайн. С 1936-го по 1938 год Мирэи Сигэмори проводит титаническую работу по обмеру, описанию, анализу и сохранению около 400 садов Японии различных исторических периодов. Эти труды были представлены в виде 26-томного издания «Иллюстрированной истории японского сада». Мирэи никогда бы не стал ландшафтным дизайнером, если бы ни этот его опыт. Глубоко изучая культуру и искусство Японии, а также западное искусство, Мирэи часто дискутировал со своими многочисленными гостями на эти темы за чашкой зеленого чая. Среди его посетителей были выдающиеся ученые, буддийские монахи, артисты и художники, а также известные деятели западной культуры. Особая дружба связывала его со знаменитым американским скульптором японского происхождения Исаму Ногути.

Мирэи Сигэмори за свою творческую жизнь создал около 200 садов, но он не был только ландшафтным дизайнером. Он был ученым, автором многочисленных книг, а также мастером в живописи, искусстве

икебаны и чайной церемонии. Умер Мирэи Сигэмори в 1975 году в Киото. Его произведения полны одухотворенности и вызывают глубокие эмоциональные переживания. Сподвижник Мирэи известный японский дизайнер Кандзи Номура считает, что Мирэи Сигэмори в большей степени был выдающимся духовным практиком, а затем только дизайнером.

Храмовый комплекс Тофукудзи в Киото был создан в исторический период Камакура (1185–1333). В это время в средневековой Японии самураи становились аристократическим классом, а также получил расцвет дзен-буддизм. Тофукудзи являлся главным храмом одноименной группы школы дзен-буддизма Ринзай, последователи которой стремились к достижению просветленного сознания путем внутреннего духовного развития, приводящего к пониманию реальности в ее истинном виде.

В 1938 году к Мирэи Сигэмори обратились с просьбой о создании сада вокруг главного зала храма. В то время храм испытывал нужду, поэтому Мирэи работал без оплаты, но имея полную творческую свободу. Он назвал этот проект «Сад восьми фаз», говоря этим названием о восьми фазах жизни Будды. Работа над садом началась в конце июня и





142



завершилась в ноябре 1939 года. Это был первый сад Мирэи Сигэмори в Киото, и он стал одним из самых значимых его творений. Примечательно, что эта работа началась сразу же после того, как были представлены широкой общественности результаты исследований Мирэи древних японских садов. При создании своего неординарного проекта он больше опирался на свой собственный опыт изучения традиционных садов, а не на постулаты каких-либо школ. Особенностью этого сада было то, что его дизайн базировался не только на традиционных приемах, а имел новую уникальную концепцию. Он состоит из четырех частей, связанных между собой в целостную композицию, и выполнен в стиле «сухого ландшафта», при котором водные потоки выполнены символически.

Южный сад представлял собой

образец классического сада в традиции Дзен. Покрытое белым гравием пространство символизирует море, в восточной части которого гигантские каменные группы изображают четыре «кострова бессмертных». Эти образы взяты из древней китайской мифологии и являются традиционным мотивом японских садов. Новаторством Мирэи стала динамичная и наполненная мощью компоновка каменных глыб, размеры которых достигали шести метров. Пять покрытых мхом возвышенностей в западной части сада символизируют пять важнейших монастырей дзен-буддизма школы Ринзай.

Восточный сад Мирэи называл «Садом созвездия Большого Ковша» (Большой Медведицы). Тема созвездия впервые прозвучала в японском садовом искусстве. Для воплощения своей идеи Мирэи использовал семь старых каменных оснований храмо-



вых надворных построек, имеющих цилиндрическую форму. Эта простая, но наполненная глубоким смыслом композиция очень символична для практика дзен-буддизма. Она связана с ритуалом очищения водой из ковша рук и рта перед тем, как войти в храм. Этот ритуал проводится при посещении любого священного места.


В западном саду Мирэи применил длинные бордюрные камни для создания графической композиции из кустов азалии и белого гравия. Геометрические формы, напоминающие шахматную доску, заполняют одну сторону сада, вторая остается свободной. Взаимодействие жестких форм и естественных линий композиции дают широкий простор для фантазии и эмоциональных переживаний.

В северном саду Мирэи вновь использовал имеющиеся древние каменные плиты, которыми в про-

шлом были выложены подступы к храму. Утопающие в зеленом мхе плиты также были расположены в шахматном порядке. Постепенно прекрасная шахматная структура рассыпалась и каменные вкрапления исчезали. Обрамляли сад кусты азалии и клены, которые осенью становились ярко красными. Эта композиция, опиравшаяся на традиционные приемы, выглядела очень эффектно и современно. Ее сравнивали с абстрактными картинами П. Модриана (1872–1944).

Творчество Мирэи Сигэмори синтезирует в себе традиционные национальные формы и современные тенденции, культуру Востока и Запада. Это позволило ему создать новое направление в развитии японского садового искусства. Его девизом были слова «вечно современный». Важнейшим же в работах Мирэи является их глубокое духовное содержание.





В преддверии XI фестиваля «Зодчество Восточной Сибири» ПБ анонсирует лекцию официального гостя ЗВС Михаила Мамошина публикацией материалов о его объектах

Проект застройки пешеходной улицы в 130-м квартале Санкт-Петербурга

заказчики

000 ТСТ
000 «Галис-Терминал»
000 «Топ-Металл»

исполнитель

000 «Архитектурная мастерская Мамошина»

авторский коллектив

М. Мамошин
А. Богатырева
А. Юдин
К. Чистяков
А. Федченко
И. Петров

проектирование

2000–2006

строительство

2001–2007

Петербург являет собой уникальное произведение градостроительства и архитектуры. Однако строгий классический город понес немало утрат. Примером этого является 130-й квартал, где в результате нерегулируемой застройки на разных исторических этапах внутри квартала возникла «хаотическая» градостроительная структура, усугубляющаяся габаритами квартала, значительно превосходящими оптимальные, типичные для центра города. Его территорию площадью 13,5 га, включая 3 га озелененных территорий, ограничивают Невский проспект, 96–116; ул. Маяковского, 1–7; ул. Жуковского, 27–51 и ул. Восстания, 2–10. Работа по реконструкции квартала 130 в Центральном районе Санкт-Петербурга была инициирована администрацией Санкт-Петербурга и Миссией Всемирного банка рекон-

струкции и развития (МБРР) с целью реабилитации застройки кварталов исторического центра.

Первоначальное разукрупнение квартала было осуществлено его разбивкой на лоты, застройщики которых определились по итогам аукционов. Все лоты были определены и функционально: лот 1, 4 (компания «Галис-Терминал») – строительство отеля категории «три звездочки» (в дальнейшем владелец решил повысить уровень отеля до «четырёх звездочек»); лот 3 (компания «Топ-Металл») – строительство жилого дома; лот 2 (компания ТСТ) – многофункциональный комплекс Alia Темрога. Последующее объединение этих лотов в руках одного генпроектировщика (Архитектурной мастерской Мамошина) позволило осуществить координацию действий заказчиков и создать комплексный градо-

строительный подход к решению улицы.

Проект застройки пешеходной улицы в 130-м квартале был разработан Архитектурной мастерской Мамошина, коллективом под руководством архитектора Михаила Александровича Мамошина.

Эстетическим импульсом проекта застройки пешеходной улицы, как и проекта реконструкции 130 квартала в целом, явилась тема Итальянских садов, располагавшихся ранее в его пределах. Идея опиралась на принципы градостроительства эпохи Возрождения, тему «Идеального города». Источником вдохновения послужил проект Идеального города, созданный в 1480 году итальянским архитектором Пьеро делла Франческа, так называемые «Урбинские ведуты». Тема итальянского наследия – от римских форумов

до ренессансных композиций Пьеро делла Франческа – оказала влияние на проектные идеи, позволившие сочетать «базовые» образы с современными материалами. Итальянская классика определила стилистику и семантику архитектуры всех лотов, а поиск новации в традиции, который можно назвать основным принципом проектирования, позволил Архитектурной мастерской Мамошина соединить итальянскую эстетику и традиционные формы с современными технологиями, материалами и решениями.

Классическая культурная традиция является огромным потенциалом для современной архитектурной практики Санкт-Петербурга. Проект предполагает органичное включение новой застройки в контекст исторического центра Санкт-Петербурга с созданием традиционалистического градостроительного сюжета: площадь, улица, парк (воссозданные Итальянские сады), пассаж, проходы и галереи.

Пробивка и застройка пешеходной улицы – дублера Невского проспекта (от ул. Восстания до ул. Маяковского) явились первым этапом в реконструкции 130-го квартала Санкт-Петербурга. В ней воплотилась основная идея проекта и в какой-то мере нашли свое осуществление градостроительные идеи середины XIX века, когда были намечены красные линии, продолжающие Итальянскую улицу. Подобные предложения впоследствии возникали неоднократно, найдя свое отражение и в градостроительном предложении Л. Н. Бенуа и Ф. Е. Енакиева в 1909–1911годы, где роль магистрали – дублера Невского проспекта – отводилась Итальянской улице, продолжавшейся далее по территории 130-го квартала.

Пробивка и застройка пешеходной улицы в 130-м квартале имела следующие следствия:

1. Повышение статуса территории.
2. Создание градостроительной ситуации, провоцирующей организацию третьей зоны пассажей на Невском проспекте (первый – между Невским пр. и Итальянской ул., второй – между Невским пр. и Стремянной ул.).

3. Включение смежных территорий в процесс реконструкции квартала и в результате – формирование архитектурного обрамления Итальянских садов.

Предложенная структура организации и застройки квартала ясно обозначает начало пешеходной улицы аванплощадью, удлиненной эффектом обратной перспективы (угол 10°

между сеткой улиц Литейной и Невской частей), башенным оформлением торца корпуса гостиницы со стороны ул. Маяковского, цилиндрическим решением части жилого дома с улицы Восстания и осевым раскрытием середины улицы в Итальянские сады. Планы зданий, выполненные сопряжением прямых и окружностей по типу римских форумов, вписаны в хаотичный контекст окружающей застройки.

Тема Итальянских садов, итальянской классики определила стилистику и семантику архитектуры всех участков, но каждое здание имеет индивидуальное обращение к классическому наследию.

Проект застройки пешеходной улицы в 130-м квартале получил признание среди профессионалов. В 2002 году он был награжден специальным дипломом жюри на Санкт-Петербургском архитектурном смотре-конкурсе «Архитектон», а также серебряным дипломом конкурса «Зодчество-2002». В 2007 году реализованный проект получил сразу несколько наград: гран-при «Архитектона-2007» и диплом смотра-конкурса «Зодчество-2007», диплом 1-й степени Международной ассоциации союза архитекторов. В 2008 году был отмечен дипломом за «творческий вклад в создание качественной российской архитектуры» и «Золотым мастерком», а в мае 2008-го значимость построенного объекта для города была выражена Премией правительства Санкт-Петербурга в номинации «Архитектура». В январе 2009 года за объект была вручена медаль Российской академии архитектуры и строительных наук.

Были отмечены и отдельные объекты застройки: проект жилого дома стал дипломантом смотра-конкурса «Зодчество-2002», а в 2006-м гостиничный комплекс «Новотель» был номинирован на Премию правительства Санкт-Петербурга в области литературы и искусства в номинации «Архитектура».

Застройку пешеходной улицы можно в целом считать завершенной, но дальнейшая реконструкция 130-го квартала будет продолжаться: планируется воссоздание Итальянских садов и создание под ними подземного паркинга, а также пробивка Пассажа от пешеходной улицы к Невскому проспекту. Кроме того, будет построена еще одна гостиница на ныне неприглядном участке со стороны «Снегиревки». В результате этих работ Петербург получит цельный городской фрагмент, рожденный на основе принципов «Идеального города».



^ Проект многофункционального комплекса – бизнес-центра Alia Tempora



Проект многофункционального комплекса – бизнес-центра Alia Tempora

место

Санкт-Петербург,
Невский пр., 104

заказчик

000 ТСТ
управляющая компания
000 «Якко Пеуру Групп»

исполнитель

000 «Архитектурная
мастерская Мамошина»

проектирование

2004–2005

строительство

2005–2006

площадь участка

0,974 га

площадь застройки

900 м²

общая площадь здания

7538,0 м²

подземный паркинг

16 м/мест

Многофункциональный комплекс бизнес-центр Alia Tempora продолжает принципы и идеи, заключенные в застройке пешеходной улицы. Примененная ордерная система поддерживает ритмическое строение фасадов гостиницы и позволяет создать плавный переход к ритму, примененному в жилом доме. Объемно-планировочные решения, заложенные в предыдущих зданиях квартала (жилой дом и гостиничный комплекс) находят в данном сооружении свое гармоничное развитие. Общая связь всех сооружений Лицейского бульвара подхвачена тождественным остеклением окон и витражных конструкций, передающих в современной прорисовке масштаб, свойственный сложившемуся окружению. Предлагаемое объемно-планировочное решение 9-этажного многофункционального здания позволяет гармонично объединить все новые здания квартала (жилой дом и гостиницу) в единый комплекс и создать входной портал – своеобразную триумфальную арку,

просматривающуюся с оси Итальянского сада.

Бизнес-центр облицован гранитом Ivogy Brown, имитирующим итальянский мрамор, используемый в раннеклассической традиции и получившего название Classic. Фасад выполнен в современной технике «вентилируемого фасада» на каркасе из нержавеющей стали и колоннады из композитного материала. Витражи исполнены в структурном варианте с открывающимися верхними подвесными фрамугами системы SCHÛCO. Благодаря использованию лучших материалов и современных технологий это один из самых красивых и дорогих фасадов в Петербурге.

Объект был сдан в эксплуатацию 30 сентября 2006 года.

Девятиэтажное здание имеет общую площадь 7 540 кв. м, площадь помещений сдаваемых в аренду – около 5 700 кв. м. Первые два уровня занимают магазины, с 3-го по 9-й этаж располагаются офисы. На втором этаже находится кафе (110 кв. м)

для арендаторов. Подземная парковка рассчитана на 16 машиномест.

Принятая конструктивная схема здания с монолитными железобетонными перекрытиями на несущих колоннах позволяет осуществить принцип свободной планировки офисных помещений.

Здание является частью масштабного, пока нереализованного проекта многофункционального пассажа от Невского до пешеходной улицы.





Проект гостиничного комплекса

Суть стилистического решения зданий гостиницы – органический симбиоз современности и классики, выраженный через наложение классического фасада из камня на стекло-металлический функциональный объем, отвечающий новейшим технологическим требованиям эксплуатации отелей европейского уровня. Классическое решение фасадов зданий отеля прежде всего продиктовано ретроспективной итальянской тематикой месторасположения комплекса: Итальянские сады, Большой Итальянский бульвар, кинотеатр «Колизей» и рабочим названием гостиницы Novotel.

Эстетика здания решена через образы архитектуры Древнего Рима, основана на тектонических принципах довозрожденческой классики и фрагментарно обращена к римским памятникам. Ассоциативный ряд составлен: Колизей, Форум, Акведук, Атриум, башни, террасы и галереи. Синтаксически ряд выражен посредством колоннад, аркад, ротонд и т. д.

В основном объеме здания гостиницы реализован принцип незавершенности формы как позитива руины, дающий возможность мысленного завершения ее каждым человеком по-своему.

Тектоника классики Древнего Рима, в отличие от более ранней древнегреческой и более поздней возрожденческой, безусловно, является редкой для Санкт-Петербурга, детерминированного прежде всего принципами Древней Греции и Возрождения. Но обращение к ней не несет опасности идей тоталитарности в архитектуре и достигается посредством наложения и комбинации фрагментов с соблюдением масштаба застройки Санкт-Петербурга.

На одном фасаде совмещаются: стекло, металл и традиционные для Санкт-Петербурга виды отделки. В частности, облицовка естественным гранитом с различными фактурами: пиленая, полированная, матированная. На необозреваемых фасадах использована традиционная отделка:

штукатурка с цоколем из полированного гранита.

При выполнении наружной отделки здания использованы 12 оттенков светлых китайских гранитов, которые, при специальной обработке матированием по полированной поверхности, создают гамму итальянской классики. Оттенки и фактуры гранитной отделки близки к светлому итальянскому мрамору. В своей мозаичности они воспроизводят руинированную римскую кладку. Эстетика фасадов комплекса являет собой новое прочтение традиций в контексте современности.

Объект был сдан в эксплуатацию 27 мая 2005 года.

Гостиничный комплекс Novotel международной сети оператора «Ассог» на 275 номеров площадью 14 272 кв. м решен в виде единого комплекса. Он состоит из двух корпусов, соединенных над пешеходной улицей трехъярусной остекленной галереей, перекинутой над пешеходной улицей.

место
Санкт-Петербург,
Центральный административный район, квартал 130, участок 1, Невский пр., 102

заказчик
ООО «Галис Терминал»

исполнитель
ООО «Архитектурная мастерская Мамошина»

проектирование
2002–2005

площадь застройки
2 356 м²

общая площадь с учетом галереи
16 168,24 м²



Функционально-планировочное решение гостиничного комплекса строго соответствует современным требованиям, предъявляемым к четырехзвездочным отелям и стандартам «Ассог» для гостиниц Novotel.

Комплекс имеет следующую принципиальную структуру:

- цокольный уровень – технические и вспомогательные функции (прачечная, вспомогательные поме-

щений ресторана, помещения для персонала);

- первый этаж – социальная инфраструктура отеля (ресепшн, лобби-бар, ресторан, магазины и т. д.);

- жилые уровни начинаются со второго уровня и решены в стандартном формате Novotel;

- верхние этажи – номера люкс, фитнес-центр.

Три больших конференц-зала на разных уровнях и фитнес-центр позволяют использовать гостиничный комплекс в формате бизнес-отеля.

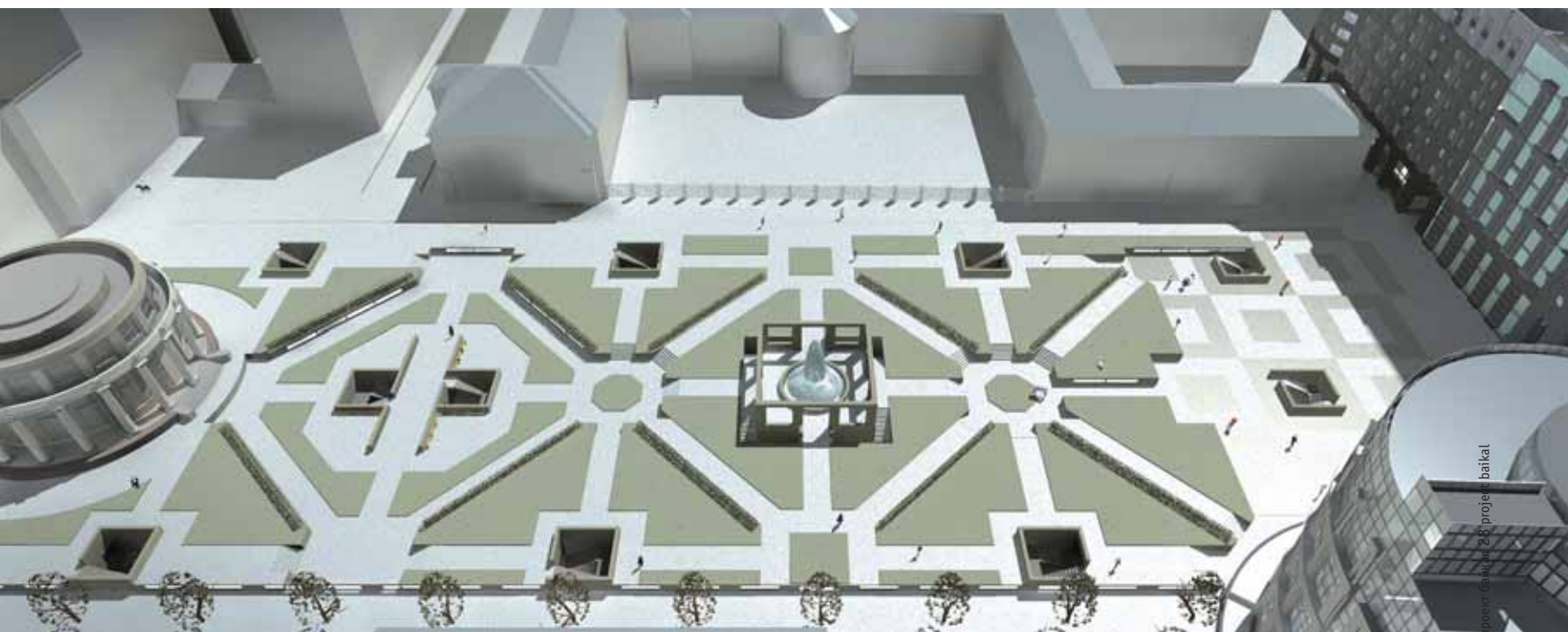
Внутренний дизайн помещений отеля выполнен дизайнером «Ассог» Оливье Жибу.

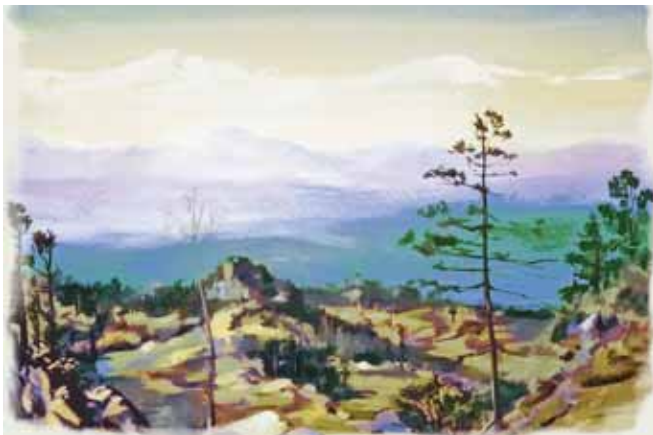
Инженерное решение здания: водоснабжение, кондиционирование, вентиляция и пожарная и прочие системы безопасности, выполнено на высоком современном технологическом уровне для отелей подобного класса, для его осуществления были привлечены ведущие европейские фирмы-производители.





Итальянские сады в 130-м квартале





Детская книжка о тофах



Тофалары: культура, традиции, обычаи / сост. Е. Шульгина; худож. Сергей Григорьев. – Иркутск: Изд. обл. дет. б-ки им. Марка Сергеева, 2010. – 52 с.: цв. ил. – (Мы живем вокруг Байкала).

Мы продолжаем представлять серию мини-книжек, посвященную культуре, традициям и обычаям народов Прибайкалья, «Мы живем вокруг Байкала». Серия выпускается Иркутской областной детской библиотекой им. Марка Сергеева в рамках издательского проекта «Диалог детей через диалог культур».

Первые два выпуска серии «Мы живем вокруг Байкала» были посвящены культуре, традициям и обычаям двух коренных народов Прибайкалья – эвенков и бурят.

Оба этих выпуска завоевали симпатии читателей – и детей, привлеченных ярким оформлением, и взрослых, которые, помимо дизайна, оценили содержательную сторону изданий. Серия имеет свой неповторимый и узнаваемый графический облик, и это, несомненно, заслуга художника Сергея Григорьева. Книжки легко и с интересом читаются, их приятно держать в руках, а рассматривать иллюстрации доставляет настоящее удовольствие, настолько они выразительные, полные жизни.

И вот в серии очередное пополнение. В свет вышла книжка о тофаларах – исчезающем коренном народе Сибири. Как пояснила составитель выпуска «Тофалары: культура, традиции, обычаи» Елена Шульгина, в книге собран материал о жизни самого малочисленного сибирского народа (по данным Всероссийской переписи населения 2002 года, в Иркутской области проживает 654 тофа).

Структура книги предельно ясна, и юные читатели легко смогут найти интересующие их разделы. В ней в адаптированной для детей форме собраны сведения из истории этого

маленького народа, рассказывается об обычаях, религии, семейном быте тофов, их традиционном жилище, охоте и многом другом. Особый интерес представляет раздел, посвященный тофаларскому языку и письменности, которая недавно отметила свой двадцатилетний юбилей.

На каждой странице ребят ждут маленькие открытия, из которых в итоге и складывается представление об этом самобытном, смелом и мужественном народе, который, несмотря на свою малочисленность, принял участие в Великой Отечественной войне. Владея уникальными охотничьими навыками, тофы становились снайперами, разведчиками, а оставшиеся на родине женщины и старики собрали 645 тысяч рублей и килограмм золота, на которые была построена танковая колонна «Красная Тофалария».

Стойкость, мудрое отношение к жизни, умение радоваться и изливать душу в песне всегда были свойственны тофаларам. Эти черты национального характера сполна отразились в устном народном творчестве. Прочитав главу о фольклоре, маленькие читатели познакомятся со сказками тофов, их песнями, преданиями, пословицами и поговорками – настоящим концентратом народной мудрости: «Не зная тайги, заблудишься, не зная прошлого, споткнешься», «Без рукавицы мерзнут руки, без друга стынет душа».

Следующая книга серии «Мы живем вокруг Байкала» будет посвящена культуре и быту русских, продвижение которых в Сибирь началось с похода Ермака в 1582 году.

Инесса Бражникова



^ Фото Г. В. Коробовой

«"АНГАРА" ПАРЫ ПОДНИМАЕТ!»

История ледокола в миниатюре

Славен тот город, где есть достижения инженерной мысли – сооружения, различная техника. Особое внимание всегда привлекают транспортные памятники – самолеты, паровозы, автомобили... Но корабли – это что-то необыкновенное, завораживающее и очень значимое. Невозможно представить, например, Санкт-Петербург без крейсера «Аврора» (рис. 1), Владивосток – без катера «Рыбацкая слава» и легендарной подводной лодки «С-56» (рис. 2, 3). В Волгограде вам обязательно покажут пароход «Гаситель», прославившийся в Сталинградской битве, в Красноярске – пароход «Святой Николай» (рис. 4), на котором отправился из Красноярска в Шушенское в 1897 году сосланный в Сибирь Ленин.

А Иркутск? Конечно же, это линейный ледокол «Ангара» – старейшее судно ледокольного типа в мире, сохранившееся до наших дней. Этот корабль свидетельствует о приорите-

те России, первой начавшей (1864 год) применять суда ледокольного типа для улучшения условий навигации. «Дело ледоколов зародилось у нас в России», – писал прославленный адмирал С. О. Макаров (рис. 5).

18 апреля 2007 года, в празднование Международного дня охраны памятников, на музее-ледоколе «Ангара» состоялась торжественная презентация художественного маркированного конверта и переводного специального почтового штемпеля, посвященных этому ледоколу (рис. 7). Событие проходило при стечении горожан, гостей города, историков, краеведов, журналистов и, конечно, филателистов.

История ледокола «Ангара» – это и история России в некоем «фокусе» интереснейших, судьбоносных событий.

В конце XIX столетия велось грандиозное строительство Транссибирской магистрали.

Приходилось преодолевать огромные трудности, требовавшие необычных решений. С исключительно сложными топографическими и геологическими условиями столкнулись строители при сооружении Кругобайкальского участка. Необходимо было пробить более 40 туннелей разной длины в твердых породах, установить большое количество мостов, галерей, различных укреплений. Поздний ввод в эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги надолго задержал бы открытие сквозного движения по всей магистрали. Это никак не вписывалось в планы правительства. К тому же ухудшались отношения с восточным соседом – Японией, поэтому необходимо было как можно скорее связать Дальний Восток с центральной Россией надежной, стратегически важной транспортной артерией. Это обстоятельство и породило у тогдашнего министра путей сообщения князя М. И. Хилкова (рис. 8) мысль

Почтовые карточки, марки и конверты, памятные знаки – из коллекции автора



^ Рис. 1. Знак «Крейсер "Аврора"»

Рис. 3. Знак «Подводная лодка "С-56"»

Рис. 4. Знак «Пароход "Святитель Николай"»

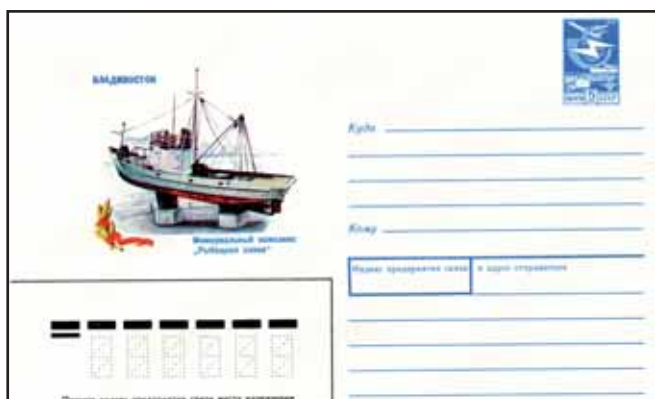


Рис. 2. Художественный маркированный конверт «Катер "Рыбацкая слава"»



Рис. 7. Художественный маркированный конверт, специальный почтовый и административный штемпель «Ледокол "Ангара"», 2007 г. Автор иркутский дизайнер, фотохудожник Галина Коробова



^ Рис. 6. Ледокол "Ангара". Почтовая карточка, изд. М. И. Дорогостайской, нач. XX в.

^ Рис. 20. Ледокол «Ангара». Почтовая карточка, издатель Д. П. Ефимова, 1906 г.

^ Рис. 21. Белочехи на охране КБЖД. Почтовая карточка, Чехословакия, 1918 г.

об организации железнодорожной паромной переправы через озеро Байкал, ставшей первой в Азии и третьей в мире. Здесь трудились паром-ледокол «Байкал» (до наших дней не сохранился) и ледокол «Ангара» (рис. 9).

Прототип «Ангары» (рис. 6) – ледокол «Ермак» (рис. 10) – детище адмирала Макарова. Заказ на постройку первого байкальского ледокола был размещен российским правительством в конце 1898 года в Англии на «Sir VG Armstrong» (г. Ньюкастл), стоимость контракта – 79 890 фунтов стерлингов.

Водоизмещение судна – 1 400 тонн, мощность машины – 1 250 лошадиных сил. Длина судна – 61 метр, ширина – 10,7, высота борта – 7,6, осадка кормой при полной загрузке достигала 4,7 метра. Обшивка корпуса была выполнена из специальной ковanej стали со стороны форштевня и ахтерштевня. В качестве топлива предполагалось использовать каменный черемховский уголь, его запаса в трюмах (на 230 тонн) хватало на 115 часов хода судна. Одна паровая машина тройного расширения вращала гребной винт диаметром 3,5 метра. Для пассажиров были оборудованы каюты 1-го и 2-го классов на 60 мест, помещение 3-го класса на 100 мест располагалось в кормовой части. Ледокол был доставлен в разобранном виде по морю в Ревель (Таллин), затем по железной дороге до Байкала. Сборка корабля велась русскими рабочими в селении Лиственничное (ныне поселок Листвянка), на специально построенном стапеле (рис. 11,12).

Спуск «Ангары» торжественно, с

молебном, состоялся 25 июля 1900 года. С 1 августа он начал совершать по два рейса в день между портами Байкал и Мысовая (рис. 13), а с 1903-го – от станции Байкал до порта Танхой (рис. 14), перевоза, в том числе, и почту, совместно с паромом-ледоколом «Байкал» (который был спущен на воду годом ранее). О каждом рейсе ледоколов капитаны отправляли телеграммы в управление железнодорожной переправы с указанием времени выхода, прибытия, количества грузов, вагонов и пассажиров.

Ледоколы «Вайгач» и «Таймыр» были следующими кораблями ледокольного флота России, построены в 1900 году, причем по аналогии с «Ангарой». Интересно, что первыми капитанами этих ледоколов были лейтенанты А. В. Колчак и Ф. А. Матисен (рис. 15).

Во время Русско-японской войны «Ангара» брала на борт до тысячи человек. Для размещения груза и багажа имелось два трюма емкостью 653 куб. метров для 250 тонн груза. Первым капитаном «Ангары» до 1906 года был Иоганн Фридрих Мазур.

К сожалению для филателистов, на борту байкальских ледоколов почтовых отметок не ставили, но почтовые ящики на кораблях присутствовали. Первый почтовый вагон был переправлен на ледоколе «Байкал» 24 апреля 1900 года. Для достоверного отнесения железнодорожных штемпелей к разряду паромных необходимо учитывать то, что навигация у ледоколов начиналась примерно во второй половине апреля и заканчивалась в середине января следующего

года. Таким образом, оттиски железнодорожных почтовых вагонов с отметкой станции Иркутск того времени (период 24.04.1900–15.01.1901, навигации 1901–1905 с 15 апреля по 15 января) можно отнести к паромным, например штемпели почтовых вагонов № 197 поезда Красноярск – Иркутск (рис. 16), № 241 поезда Иркутск – Чита (рис. 17) и № 242 поезда Чита – Иркутск.

Принято считать датой открытия Кругобайкальской железной дороги 12 сентября 1904 года, с этого дня по первому и единственному тогда пути было начато движение преимущественно военных поездов, вплоть до 9 октября 1915 года (до ввода в эксплуатацию второго пути).

Следовательно, железнодорожная переправа существовала до конца 1915 года, но с сентября 1905 по декабрь 1915 почта могла перевозиться и на кораблях по морю и по КБЖД (рис. 18). С января 1916 надобность в железнодорожной паромной переправе отпала, и она была закрыта.

В конце 1916 года ледокол «Ангара» совершил рейс на север Байкала до Нижнеангарска. Командовал судном Вячеслав Григорьевич Базилевский (рис. 19). Он прибыл на Байкал в 1914-м (сначала был агентом пристани Байкал) с Черного моря, где служил помощником капитана. Базилевский ходил на «Ангаре» до 1923 года, ему пришлось стать участником и свидетелем важнейших событий в истории ледокола: он вел ее в морские сражения и на высадку десантов, встречал на борту и красных, и белых.



^ Рис. 10. Марка «Ледокол "Ермак"»



^ Рис. 15. Марка «Ледоколы "Вайгач" и "Таймыр"»



La Guerre Russo-Japonaise. — Le prince Khilkoff sur le lac Baikal examinant les travaux du chemin de fer.



Баика Завьялова. — Les vues au-delà du Baikal, N° 2.
 Ст. Байкал в степи на approaches Байкал в Ангаре. — La station Baikal et le port des blocs-glaces.

Адмирал А. В. Колчак, генерал В. О. Каппель, атаман Г. М. Семенов, комиссары М. А. Трилиссер и И. Шевцов – все они побывали на ледоколе. Капитану Базилевскому поэт И. И. Молчанов-Сибирский посвятил строки поэмы «Тридцать один»: **По дороге скрип, шум. Капитан, арестованных в трюм! Капитану приказ – разводите пары. Колет волны сталь «Ангары»...**

В 1918 году первый байкальский ледокольный корабль национализировали и провели его модернизацию, вооружив двумя трехдюймовыми пушками и четырьмя пулеметами (рис. 20). Фронт стремительно приближался к Иркутску. В Лиственничное прибыл член Центросибирского штаба Прибайкальского фронта М. А. Трилиссер. По его указанию стали готовить флот к предстоящим боевым действиям. После начала восстания чехословацкого корпуса (рис. 21) и белогвардейцев в середине июня 1918 года, была создана Байкальская военная флотилия, и «Ангара» стала флагманским кораблем. 8 августа 1918 у станции Танхой произошла первая в мире артиллерийская дуэль корабля с бронепоездом противника (белочехов). Бронепоезд с существенными повреждениями отступил. Чехи этот бронепоезд увечковечили на марке (рис. 22). В «перерывах» между боями ледокол осуществлял мирные рейсы. В Иркутском областном архиве сохранилось «Расписание почтово-пассажирских рейсов по Байкальскому озеру парохода «Ангара» на навигацию 1919 года». Ледокол должен был отходить от

порта Байкал раз в две недели по вторникам утром и следовать до Нижнеангарска с заходом в Голоустное, бухты Песчаная, Крестовая, в Малое море, Горячинск, Курбулик, посещать остров Ушканий, Котельниковский маяк, Горемыку.

В апреле 1920 была создана Дальневосточная республика, и по озеру Байкал прошла государственная граница между РСФСР и ДВР. В результате организовали отдельную Сибирскую военную флотилию на Байкале (переименованную затем в Байкальскую озерную). «Ангара» превращается в канонерскую лодку и становится лидером флотилии, оборудуется радиостанцией. 30 мая флотилию расформировали, и с этого времени «Ангара» в качестве ледокольного судна совершала рейсы по Байкалу, перевоза грузы и пассажиры, буксируя баржи и лес.

В мае 1932 года обновленный ледокол «Ангара» открыл навигацию на Байкале, выйдя в море под командованием Михаила Петровича Русанова, человека интересной и трагической судьбы. Он прибыл на Байкал, вернее, был сослан, с Черного моря. Вся жизнь его была связана с флотом: еще будучи мальчишкой, он ходил матросом под парусами иностранных судов, обойдя три океана. После Гражданской войны Русанов занимал капитанские должности на Балтике и Черном море. В 1928 году Михаил Петрович принял командование пассажирским пароходом «Ильич», совершал на нем рейсы по Черному и Средиземному морям. В 1929-м в Одессе на борт того парохода в качестве пассажира поднялся Л.

Д. Троцкий, высланный из страны. Не предполагал тогда капитан Русанов, что тот рейс круто изменит его жизнь: в 1930 году он был арестован, его обвинили в «пристрастном отношении к необычному пассажиру». Заключение удалось избежать, но на прежнее место службы Михаил Петрович не вернулся, его на «всякий случай» откомандировали на Байкал. С 1942 года капитаном становится Г. В. Лазо, с этого времени на «Ангаре» появились женщины-матросы, одна из них – Евдокия Гончарова – впоследствии даже стала штурманом. 26 июля 1960 газета Восточно-Сибирского речного пароходства «Ударная вахта» торжественно объявила: «25 июля в 2 часа дня ледокол «Ангара» покинул порт Байкал. После капитального ремонта он получил первый рейсовый план-приказ. «Ангара» взяла курс на Усть-Баргузин. Во вторник утром мощный байкальский пароход взял на буксир первый плот, состоящий из 15

^ Рис. 8. Министр путей сообщения князь М. И. Хилков на пирсе порта Байкал. Почтовая карточка, Франция, 1905 г. Публикуется впервые

^ Рис. 9. Ледоколы «Байкал» и «Ангара» в порту Байкал. Почтовая карточка, фото А. К. Кузнецова, 1904 г.

в Рис. 26. Знак «Ледокол "Ангара"», 2000 г.





^ Рис. 14. Станция Танхой. Почтовая карточка, издатель С. Суворин, 1915 г.

^ Рис. 11. Селение Лиственничное, здесь осуществлялась сборка ледокола. Почтовая карточка, изд. М. И. Дорогостайской, 1903 г.

«сигар» древесины...» В последнюю навигацию 1962 года «Ангара» повел капитан Николай Федорович Зубков. Отработав ее, «Ангара» стала на отстой и использовалась как плавучий склад у порта Байкал.

В мае 1987 года Иркутский облисполком принял решение «О мерах по дальнейшему улучшению охраны, реставрации и использованию памятников истории и культуры в свете решений XXVII съезда КПСС». В принятом документе был пункт: «Иркутскому горисполкому в срок до 01.11.1987 года совместно с Восточно-Сибирским речным пароходством рассмотреть возможность реставрации и использования ледокола "Ангара"». Областное отделение ВООПИК за счет добровольных взносов от граждан и трудовых коллективов обеспечило финансирование и организовало ремонтно-восстанови-

тельные работы на легендарном пароходе-ледоколе. Это достойная история о том, как общественная организация восстановила уникальный корабль в непростое для страны время.

5 ноября 1990 отреставрированная «Ангара» заняла свое место у специально сооруженного для нее пирса на берегу Иркутского водохранилища, вписавшись в архитектурный ландшафт микрорайона Солнечный, в районе верхнего бьефа (рис. 23). На ледоколе все тем же Иркутским областным отделением ВООПИК создан культурно-экологический центр, здесь развернуты музейные экспозиции, в уютной кают-компании проводятся творческие встречи, беседы, презентации, конференции, различные, в том числе филателистические, выставки, концерты.

И сегодня интерес к музею-ледо-

колу проявляют коллекционеры разных направлений, разных стран. В 2008 году, к 110-летию закладки корабля, на английской судовой верфи в Ньюкастле, Международным клубом «Фалеристика» при содействии и финансовой поддержке участников форума Международного клуба коллекционеров и любителей истории «Фалеристика», ограниченным тиражом изготовлен знак «Ледокол "Ангара"» (рис. 24). Знак выполнен из медного сплава с применением холодных эмалей, представляет собой прорисованный силуэт ледокола на фоне спасательного круга, на котором размещен текст, озеро Байкал; в верхней части вписана эмблема Министерства путей сообщения России «топор и якорь» (введенного царским указом от 28.09.1870). Внутри круга – «1898» – год закладки корабля. Знак изготовлен фирмой



Рис. 12. Почтовая карточка, прошедшая почту из Лиственничного (29.12.1912) в Иркутск (30.12.1912)



Рис. 13. Почтовая карточка, прошедшая почту из Троицкосавска (12.04.1905) в Мысовск (19.04.1905), коменданту станции



Рис. 5. Марка «Адмирал С. О. Макаров»



Рис. 22. Марка чехословацкой армии в Сибири «Бронепоезд чехословацкого корпуса»



Рис. 16. Штемпель почтового вагона № 197 (Красноярск – Иркутск, 19.08.1913)



Рис. 17. Штемпель почтового вагона № 242 (Чита – Иркутск, 17.12.1913)



«TICK Werbeagentur» в Пфорцхайме (Германия), что примечательно – это город-побратим Иркутска. Этот уже четвертый по счету знак, посвященный памятнику-ледоколу. Предыдущие были выпущены на иркутских заводах и приурочены к 90-летию, 100-летию и 105-летию спуска корабля в воды Байкала (рис. 25, 26, 27).

P.S. Как-то недавно услышал восклицание бывалого моряка: «Смотрите, "Ангара" пары поднимает!» Теплеет на душе от таких слов, ибо так говорят о живом судне. Интерес к музею-ледоколу с каждым годом растет. Жизнь, история легендарного корабля продолжается, события последних лет тому подтверждение.

Сергей Коробов

Литература

Весь Иркутск. – Иркутск, 1909.
 Восточное обозрение. – 1896–1903. ГАИО. Ф. 268. Оп. 1. Д. 3, 46, 58, 63, 69, 70, 78, 88, 110, 140, 165, 166, 176, 312.
 Michel : каталог почтовых марок. Т. Западная Европа. – 1997.
 Michel : каталог почтовых марок. Т. Восточная Европа. – 1997.
 Каталог почтовых марок СССР. 1918–1980 гг. – М. : Минсвязи СССР, 1984.
 Коробов С. А. (в соавторстве). История почты Иркутской губернии. – Иркутск, 2003.
 Лапкин А. А. Художественные маркированные конверты. Ч. I–III. – Зеленоград, 2003–2006.
 Петров М. К. Наша страна – родина ледокола // Летопись Севера. – 1949. – № 1.
 Сайт иркутских коллекционеров: <http://stamps.lgg.ru>
 Ударная вахта. – 1960. – 26 июля.
 Филателия. – 2007. – № 10. – С. 18–21.
 Форум Международного клуба коллекционеров и любителей истории «Фалеристика»: <http://forum.faleristika.info>

Веретянкин В. В. История ледокола "Ангара". – Иркутск: Упрполиграфиздат, 1991.
 Третьяков В. Г. и др. Байкальская железнодорожная переправа. – Иркутск : Изд-во ИГУ, 2000.
 Хобта А. В. : Михаил Иванович Хилков в Иркутске и на Байкале: к 100-летию сдачи в постоянную эксплуатацию Кругобайкальской железной дороги. – Иркутск, 2005.

- > Рис. 23. Ледокол «Ангара» в Иркутске. Эскиз художественного маркированного конверта, автор Галина Коробова
- > Рис. 25. Знак «Ледокол "Ангара"», 1990 г.
- > Рис. 27. Знак «Ледокол "Ангара"», 2005 г.
- Рис. 24. Знак «Ледокол "Ангара"», 2008 г. Авторы Сергей и Галина Коробовы
- > Рис. 28. Знак «Ледокол-паром "Байкал"», 2009 г.
- > Рис. 29. Знак «Ледокол "Ермак"», 2009 г.



Рис. 18. Почтовая карточка, прошедшая почту из Верхнеудинска (14.04.1905) в Казань (25.04.1905)



Рис. 19. Почтовая карточка, адресованная капитану В. Г. Базилевскому на станцию Байкал из Ливавы (с фронта – об этом свидетельствует немой штемпель)



Дадут ли обществу создать музей в Солнечном?

Проблемой ледокола «Ангара» Иркутское региональное отделение Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры (ВООПИиК) занимается несколько десятилетий. Мы изначально понимали большую историческую ценность корабля, последовательно доказывали это, преодолевая значительное сопротивление. Нужно отметить, что такое положение типично. Так, например, сейчас усадьба В. П. Сукачева – бесспорный исторический и архитектурный шедевр. А не так уж и давно, частично отреставрированная и переданная с баланса областного отделения ВООПИиК на баланс государственного учреждения, она вновь оказалась беспризорной, горела, в который раз едва не исчезла вовсе. В разговоре со мной, в ответ на возмущение, один товарищ поинтересовался: «А у тебя что, в кармане два партбилета?»

В 1980 году ледокол решением Иркутского облисполкома был поставлен на государственную охрану как уникальный памятник истории и техники. Добиться этого иркутскому отделению ВООПИиК было непросто. 25 августа 1985 года компетентная комиссия дала положительное заключение о техническом состоянии ледокола и возможности его восстановления. А на следующий день корабль исчез. Через день поисков выяснилось, что по распоряжению обкома КПСС ледокол был уведен в Мельничную падь, где позднее от сильного ветра опрокинулся на правый борт и наполнивину затонул. Над ледоколом нависла реальная угроза его полного уничтожения. В таком

положении ледокол-памятник находился до 1988 года. Здесь требуется отметить, что за 45 с лишним лет своей работы ИРО ВООПИиК никогда не противопоставляло себя власти, мы всегда боролись только за спасение очередного памятника. Могу говорить это вполне обоснованно, поскольку работаю в составе президиума ИРО с 1983 года. Не получив помощи ни от кого, восстановили ледокол «Ангара» сами, собрав денежные средства и создав реставрационно-производственную артель из ветеранов речного флота на Байкале.

На завершающем этапе ремонтно-реставрационных работ развернулась острая дискуссия о месте установки корабля. Большинство историков вполне обоснованно говорили о необходимости установки ледокола в порту Байкал, что вполне отвечало бы исторической достоверности. Николай Францевич Салацкий, руководивший тогда отделением Общества в должности штатного руководителя, был душой и основной движущей силой проекта спасения. Только благодаря его пробивной энергии и кипучему темпераменту удалось спасти корабль. Салацкий убедил всех в необходимости установки судна в городской черте, с учетом недавнего прошлого ледокола, который стоял то в одном заливе, то в другом. Всегда брошенный на произвол. Было решено, со временем естественно создать на отведенной территории около корабля обстановку конца XIX века, когда ледокол был привезен из Шотландии по частям, собран во временном доке в Лиственничном и начал трудовую деятельность. Именно

под эти цели решением Иркутского горисполкома в микрорайоне Солнечный были отведены 1,3 гектара прибрежной водоохранной территории. Именно тогда, в конце 1989 года, впервые прозвучало название «Ворота на Байкал». К чему только впоследствии это имя не пытались прицепить.

Был построен пирс, к которому в 1990 году на расчалки установили ледокол «Ангара» на место вечной стоянки. Иркутское региональное отделение ВООПИиК затратило на весь комплекс работ почти 900 тысяч рублей (в ценах 1989 года и при самой широкой организации работ на общественных началах). Именно поэтому решением Иркутского горисполкома № 18/775 от 21.11.1990 ледокол «Ангара» был поставлен на баланс ИРО ВООПИиК, в то время это давало полный набор прав пользования (кроме продажи). На борту корабля был организован музей, действующий и ныне.

В 2005 году, в условиях иного государственного строя, мы вернулись к задаче построения музейного комплекса на берегу. Все годы вместе с отделением Общества в работе со школьниками, с ветеранами флота, с молодежью сотрудничали представители общественности, живущие в Солнечном. Наше общее возмущение вызвала созданная непосредственно у корабля, в метре от входа на пирс, обстановка пивного беспредела. В результате многочисленных обращений в КУМИ мэрии на палатках, торгующих пивом, надписи «Клинское» поменяли на «Кока-кола» при прежнем хмельном раздолье.



Законодательные государственные акты о запрете торговли спиртными напитками на территории музеев, школ хладнокровно игнорировались.

Нами была сформирована концепция музейно-рекреационного комплекса, определен предполагаемый перечень музейных объектов. Концепция в 2006 году была рассмотрена государственным надзорным органом в сфере охраны памятников – Центром сохранения историко-культурного наследия. ЦСН выдал положительное заключение. Одновременно отделением Общества были заказаны и оплачены работы по топографической привязке координат отведенного в свое время земельного участка. Именно в этих координатах участок существует ныне на всех картах городских архитекторов.

В сентябре 2008 года предпроектные материалы были представлены новому, только что прибывшему в регион начальнику Восточно-Сибирской железной дороги Анатолию Анисимовичу Краснощеку. Необходимость координации своих усилий с ВСЖД мы понимали всегда. Ледокол заказывался правительством императорской России для нужд Транссиба, в ином качестве такой корабль в акватории Байкала не появился бы никогда. Начальник дороги обусловил возможное участие ВСЖД в реализации задуманного двумя условиями – созданием генерального плана комплекса и решением земельного вопроса. Второе условие оказалось особенно трудным для нас.

В настоящее время на денежные средства, переданные ИРО ВООПИиК благотворительным фондом «Оберег» (Соболев Александр Владимирович), проводятся проектные работы. Как только был завершен первый этап проектирования – подготовлен вирту-

альный макет музейного комплекса, мы обратились с письмом на имя А. А. Краснощека. Через четыре дня меня принял главный инженер ВСЖД Александр Анатольевич Скачков. На встрече был уточнен ряд рабочих вопросов. Главным в формировании музея под открытым небом является сбор максимального количества сохранившихся подлинных объектов, их грамотная реставрация.

Основой экспозиции останется памятник науки и техники ледокол «Ангара», приобретенный Россией для обеспечения бесперебойного движения по Транссибу на период строительства Кругобайкальской железной дороги в период 1900–1906 годов. Компьютерная 3D-модель размещения объектов музея будет уточняться и корректироваться генпланом музея. Генплан и третий этап проектирования – научно-методическое обоснование музея – в работе. Согласовано вынесение на рассмотрение коллегии Министерства культуры Иркутской области научно-методического обоснования и концепции музея для государственного утверждения его правового статуса.

Необходимо особо подчеркнуть, что все объекты музея под открытым небом будут воссозданы по чертежам МПС XIX века, в том числе и те, которые будут использованы для обустройства территории: ограда и въездные ворота, скамейки, урны, фонари освещения, каменные подпорные стенки, береговые листовничные ряжи и другие. Имеется возможность часть объектов разместить в подлинниках: стрелочный перевод с участком пути и тупиковым окончанием, семафор, водоналивной гидрант, поворотный круг и другие. При этом будут построены или перенесены объекты, изготовленные в одно время с ледоколом. Среди наиболее крупных

объектов планируется воссоздать участок железнодорожного пути с паровозом, вагоном и платформой; водоподъемное здание, маяк. Водоподъемная башня и маяк ранее размещались (естественным образом) в ближайшей береговой зоне, что существенно для согласования проекта. Паровоз и часть подвижного состава будут восстановлены по материалам на серию российских локомотивов, выпускавшихся в конце XIX века Путиловским заводом в Петрограде.

В предпроектных материалах музея, утвержденных в 2006 году ЦСН, запланирован монумент строителям дороги. Имелся ряд предварительных вариантов. Представители канцелярии бывшего Императорского дома Романовых вышли с предложением связать этот объект с фактом участия представителей династии в торжествах по случаю укладки последнего железнодорожного звена Транссиба. Мы предложили им обратиться с официальным письмом в адрес губернатора Иркутской области.

Несомненной ценностью концепции создания музея является возможность строить и размещать на отведенной территории объекты по частям, по мере завершения реставрации каждого. При этом музей будет доступен для посещения и будет нормально восприниматься весь период строительства комплекса, поскольку к деятельности музейной экспозиции на борту ледокола все привыкли.

Также к участию в создании музейного комплекса могут быть привлечены различные заинтересованные в совместной работе предприятия, в том числе компания «Истлэнд», поскольку длительное время ледокол находился в составе флота Восточно-Сибирского речного пароходства, ныне принадлежащем компании.



▲ Обложка футляра к набору открыток «Ледокол "Ангара"»

«Ледокол "Ангара"» Анонс

К 350-летию юбилею города Иркутска издательством Коробова в серии «Музеи Иркутской области» готовится очередное интересное издание – набор открыток «Ледокол "Ангара"», повествующий об истории корабля-памятника, ставшего одним из символов столицы Восточной Сибири.

Творческой группой в составе консультантов В. Китаева, С. Утмелидзе, автора фотографий и дизайна открыток Г. Коробовой, автора текста В. Титова, составителя и редактора С. Коробова подготовлен набор из 21 открытки, в основу которого лег обширный архивный материал. Воспроизводятся экспонаты частных коллекций и музеев Иркутска, Ньюкасла, Санкт-Петербурга.

Открытки отражают исторические события конца XIX – начала XXI века, участником которых стал легендарный ледокол «Ангара». На лицевой стороне каждой открытки размещены фотографии или рисунки видов судна, уникальные чертежи, исторические документы и артефакты, портреты капитанов. Многие документы и изображения публикуются впервые. На оборотной стороне – рассказ о ледоколе, его конструкции, людях, о событиях минувших, нынешних, перспективе развития музейного комплекса. Набор помещается в иллюстрированный подарочный футляр.

Несомненно, новые открытки от издательства Коробова вызовут большой интерес к памятнику-музею «Ледокол "Ангара"» у иркутян и гостей города и будут способствовать развитию музейного дела в Иркутске, станут началом последующих выпусков серии «Музеи Иркутской области».

Наиболее крупным и сложным в строительстве объектом является водоподъемное здание с примыкающим строением для размещения насосного оборудования.

Предполагается сохранение внешнего облика здания и приспособление его для нужд музея. Там будут размещаться архив и библиотека отделения ВООПИиК. За полвека нами накоплены значительные архивные материалы, которые существенно шире материалов, предназначенных к обязательной передаче на хранение в государственный архив. За время своей работы в регионе отделением ВООПИиК изучены и отреставрированы многие объекты недвижимости, в настоящее время определяющие культурный облик территории. Так, на последнем заседании научно-методического совета музейного комплекса «Тальцы» выяснилось, что часть материалов, необходимых для проведения очередной реставрации Илимского острога, не отложились в архивах Иркутска, Москвы и Санкт-Петербурга и могут находиться только в архиве ИРО ВООПИиК. В свое время именно наше отделение Общества профинансировало первоначальный исследовательский и реставрационный комплекс работ по созданию музея на 47-м километре Байкальского тракта. А помещение насосной станции планируется превратить в многофункциональный зал, в котором будет размещена часть музейной стендовой экспозиции, организована работа лекториев и кружков, будут проводиться концерты самодельности и филармонические вечера. Под этими зданиями в рамках программы берегоукрепления будет построено (существенно большей площади) депо для складирования в зимний период малого флота – шлюпок, катамаранов, гидроциклов, виндсерферов. В это помещение вводным будет построен миниканал, перекрываемый решеткой, подводная часть которой зимой будет вмрзать в лед.

Копия Танхойского маяка будет установлена на мысе, укрепленном листовыми рядами. Мыс замкнет акваторию ледокола-памятника с внешней стороны залива, определив одну из точек территории нашей ответственности на льду зимой. На оконечной части мыса и расположится маяк, в котором будет размещено стационарное лазерное оборудование для организации световых лазерных (голографических) спектаклей над водной (ледовой) поверхностью и на берегу. Площадка между водоподъемной башней (многофункциональным залом) и монументом

строителям Транссиба предназначена для проведения массовых мероприятий: дней рождения ледокола «Ангара», дней Российского флота, праздников Победы, рождественской елки и Масленицы – всех тех, что мы многие годы проводим для горожан, живущих в Солнечном.

Территория музейно-рекреационного комплекса «Ворота на Байкал» будет обнесена (по суши) оградой, въезд через которую автотранспорту, включая экскурсионные автобусы, будет запрещен. Для наших посетителей, напротив, будет обеспечен максимально возможный доступ, в том числе на безвозмездной основе в дни массовых праздников. Сейчас в этой части Иркутского водохранилища летом происходит стихийное купание всех желающих. Сохранить эту ситуацию для музейной территории не удастся – разрешение не выдаст СЭС: в непосредственной близости находится канализационная насосная станция трассы водоотведения поселка Молодежный. Но организовать полноценный отдых людей, предоставив весь возможный спектр пребывания на воде с помощью различных плавсредств, мы в планах имеем. В концепции и генплане данной проблеме отводятся специальные разделы.

Остальная часть территории комплекса, от монумента и практически до мостового перехода проспекта Маршала Жукова (кроме территории кафе на деревянном настиле), будет отведена под отдых людей, максимально насыщена объектами музейного показа (памятниками технической мысли, информационными стендами, макетами) и зелеными насаждениями.

Нет сомнений в абсолютной уникальности, естественной неповторимости комплекса. Прежде всего потому, что из знаменитой серии ледоколов Арктического бассейна, к которой принадлежит наш славный ледокол «Ангара», он сохранен нами единственным в мире. Это подтвердили делегации из Англии и Шотландии. Уникальна цель приобретения корабля: музей предполагается сделать вводной, въездной точкой в будущий музейно-туристический комплекс «Кругобайкальская железная дорога». Этим наш музейный комплекс в полной мере оправдает свое имя «Ворота на Байкал», которое провидчески ему дал Николай Францевич Салацкий.

Владимир Китаев

Maria Basile – PhD in Urban Planning, lecturer at Cergy-Pontoise University, member of the MRTE research laboratory (France)

Evgenii Belyakov – journalist, mathematician (Moscow)

Yurii Berzhinsky – head of the laboratory of antiseismic construction of the Institute of the Earth’s Crust SB RAS, Ph.D. in Geology and Mineralogy

Andrei Bolshakov – Doctor of Architecture, professor of Irkutsk State Technical University, chairman of the architectural section of the Irkutsk Regional Branch of the All-Russian Society for the Preservation of Monuments of History and Culture

Inessa Brazhnikova – academic secretary of the Irkutsk Regional Children’s Library named after Mark Sergeev

Vladimir Vyrasheikin – architect, leading specialist of “Irkutskpromstroiproject” open JSC

Elena Grigoryeva – corresponding member of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences (RAACS), vice-president of the Union of Architects of Russia, director of the RAACS East-Siberian Academcenter, laureate of the Russian Federation State Prize

Artem Ermakov – Ph.D. in History, Ass. Professor of Irkutsk State Technical University

Olga Zheleznyak – Professor, Ph.D. in Art History, Head of the Department of Design of the Faculty of Fine Arts at Irkutsk State Technical University, member of the Union of Designers of Russia, of the Union of Architects of Russia, full member of the International Academy of Nature and Society Sciences (Department of Art and Industrial Design)

Nadezhda Zavialova – Ph.D. in Architecture, senior researcher of Likhachev Russian Research Institute of Cultural and Natural Heritage, member of the Moscow Association of Landscape Architects, expert of Rosokhrankultura (Moscow)

Albert Karimov – academician of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences, honored architect of Russia, member of the Expert Council on Town Planning of the State Duma of the RF, professor of the Department of Architecture and Town Planning at SibADI Civil Engineering Institute (Omsk)

Roland Karthaus – architect, Bachelor of Arts, member of the Royal Society of Arts (Great Britain)

Vladimir Kitaev – chairman of the Regional Council of the Irkutsk Regional Branch of the All-Russian Society for the Preservation of Monuments of History and Culture

Alexander Klevakin – Ph.D. in Architecture, Ass. Professor of Novosibirsk State Academy of Architecture and Fine Arts

Alexandra Kozak – architect, member of the Club of Young Architects at the Irkutsk regional organization “Union of Architects of Russia”

Sergey Korobov – member of the International Club of Collectors and History-lovers “Faleristics”, chairman of the Irkutsk regional association of collectors, member of the Presidium of the Union of Philatelists of Russia

Larisa Krylova – architect of architectural and planning bureau-2 of “Irkutskgrazhdanproject” open JSC

Kirill Levi – deputy director of the Institute of the Earth’s Crust SB RAS, corresponding member of the Russian Academy of Natural Sciences, Doctor of Geology and Mineralogy, Professor

Denis Leontiev – architect, architectural bureau ludi architects (Saint Petersburg)

Konstantin Lidin – Ph.D. in Engineering, candidate for degree of Doctor of Psychology, Ass. Professor of the Department of Management at Irkutsk State University of Railway Engineering

Victor Logvinov – honored architect of the Russian Federation, corresponding member of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences, full member of the International Academy of Architecture, President of the Union of Moscow Architects

Burcu Ozdirlik – architect, PhD student in Urban Planning at Paris Est University and member of the research laboratory of Lab’Urba (France)

Tatyana Orgilyanova – architect (Irkutsk)

Darya Paramonova – architect (Moscow)

Boris Rodoman – Doctor of Geography, leading research officer of Likhachev Russian Research Institute of Cultural and Natural Heritage (Moscow)

Olga Sevan – Ph.D. in Architecture, head of the branch of cultural environment of settlements of the Russian Institute of Culturology, president of the Russian Committee for the Village and Small Town – ECOVAST, member of the International Council of Monuments and Sites (Moscow)

Kuba Snopek – architect, worked at architectural offices in Poland, Spain and Denmark

Svetlana Solodyankina – Ph.D. in Geography, research officer of the V.B. Sochava Institute of Geography SB RAS

Jean-Jacques TERRIN – architect, PhD in Architecture, professor at Versailles School of Architecture, director of the research laboratory LEAV, associated member of the research laboratory of Lab’Urba (France)

Marina Tkacheva – Ph.D. in Philosophy, Ass. Professor of the Department of Philosophy at Baikal State University of Economics and Law, member of the Center for Independent Social Research and Education (Irkutsk), member of the Union of Journalists of Russia

Nikita Tokarev – Ass. Professor of MArchI, member of the Board of the Union of Moscow Architects, lecturer of the Strelka Institute

Barbara Engel – Professor of Dresden Technical University (Germany)

Bernard Etenger – architect (France)

Базиль, Мария – кандидат градостроительных наук, преподаватель Университета Сержи-Понтуаэ (Франция)

Беляков Евгений Александрович – журналист, математик (Москва)

Бержинский Юрий Анатольевич – заведующий лабораторией сейсмостойкого строительства Института земной коры СО РАН, кандидат геолого-минералогических наук

Большаков Андрей Геннадиевич – доктор архитектуры, профессор Иркутского государственного технического университета, председатель архитектурной секции Иркутского регионального отделения Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры

Бражникова Инесса Борисовна – ученый секретарь Иркутской областной детской библиотеки им. Марка Сергеева

Выражейкин Владимир – архитектор, ведущий специалист ОАО «Иркутскпромстройпроект»

Григорьева Елена Ивановна – член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук, вице-президент Союза архитекторов России, директор ВостокСибАкадемЦентра РААСН, лауреат Государственной премии РФ

Ермаков Артем Валерьевич – кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного технического университета

Железняк Ольга Евгеньевна – профессор, кандидат искусствоведения, заведующая кафедрой дизайна факультета изобразительного искусства Иркутского государственного технического университета, член Союза дизайнеров России, Союза архитекторов России, действительный член Международной академии наук о природе и обществе (отделение «Художественный и индустриальный дизайн»)

Завьялова Надежда Иосифовна – кандидат архитектуры, старший научный сотрудник Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачева член Московского объединения ландшафтных архитекторов, эксперт Росохранкультуры (Москва)

Каримов Альберт Миниханович – академик Российской академии архитектуры и строительных наук, заслуженный архитектор России, член Экспертного совета по градостроительству Государственной Думы РФ, профессор кафедры архитектуры и градостроительства Инженерно-строительного института СибАДИ (Омск)

Картхаус, Роланд – архитектор, бакалавр искусств, член Королевского общества искусств (Великобритания)

Китаев Владимир Александрович – председатель областного совета Иркутского регионального отделения Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры

Клевакин Александр Николаевич – кандидат архитектуры, доцент Новосибирской государственной архитектурно-художественной академии

Козак Александра Игоревна – архитектор, член Клуба молодых архитекторов при Иркутской региональной организации «Союз архитекторов России»

Коробов Сергей Александрович – член Международного клуба коллекционеров и любителей истории «Фалеристика», председатель Иркутского регионального объединения коллекционеров, член президиума Союза филателистов России

Крылова Лариса Александровна – архитектор АПМ-2 ОАО «Иркутскгражданпроект»

Леви Кирилл Георгиевич – заместитель директора Института земной коры СО РАН, член-корреспондент Российской академии естественных наук, доктор геолого-минералогических наук, профессор

Леонтьев Денис – архитектор, архитектурное бюро ludi architects (Санкт-Петербург)

Лидин Константин Львович – кандидат технических наук, докторант психологии, доцент кафедры менеджмента Иркутского государственного института путей сообщения

Логвинов Виктор Николаевич – заслуженный архитектор Российской Федерации, член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук, действительный член Международной академии архитектуры, президент Союза московских архитекторов

Озирлик, Бурку – аспирант кафедры градостроительства Университета Париж-Восток (Франция)

Оргильянова Татьяна Июльевна – архитектор (Иркутск)

Парамонова Дарья – архитектор (Москва)

Родман Борис Борисович – доктор географических наук, ведущий научный сотрудник Российского научно-исследовательского института культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачева (Москва)

Севан Ольга Георгиевна – кандидат архитектуры, заведующая Сектором проблем культурной среды поселений Российского института культурологии, президент Российского комитета ЕКОВАСТ, член ИКО-МОС (Москва)

Снопек Куба – архитектор, работал в архитектурных фирмах Польши, Испании, Дании

Солодянкина Светлана Викторовна – кандидат географических наук, научный сотрудник Института географии им. В. Б. Сочавы СО РАН

Спенсер, Брайан – архитектор, член Американского института архитекторов (США)

Террэн, Жан-Жак – кандидат архитектуры, профессор Версальской школы архитектуры (Франция)

Ткачева Марина Львовна – кандидат философских наук, доцент кафедры философии Байкальского государственного университета экономики и права, сотрудник Центра независимых социальных исследований и образования (Иркутск), член Союза журналистов России

Токарев Никита – доцент МАрХИ, член правления Союза московских архитекторов, преподаватель института «Стрелка»

Энгель, Барбара – профессор Дрезденского технического университета (Германия)

Этенжер, Бернар – архитектор (Франция)



ООО «Студия-проект» на строительном рынке с апреля 2001 года.

Является Генпроектировщиком ОАО ФСК «Новый город».

Штат сотрудников состоит как из молодых специалистов, так и профессионалов, имеющих большой опыт работы в проектировании. Все основные виды проектных работ различной сложности выполняются собственными силами.

Заказчику готовы предложить услуги по:

- комплексному проектированию гражданских объектов любой сложности: от коттеджей и гаражей до жилых и многофункциональных деловых комплексов.
- согласование и сопровождение проектов на протяжении всего инвестиционного цикла.



664001, г. Иркутск, ул. Рабочего Штаба, 1/5
Тел. факс: 8 (3952) 480-260, 480-262
e-mail: sp@new-gorod.ru
www.studiaproject.ru



ОАО «ИРКУТСКГИПРОДОРНИ»



ОАО «Иркутскгипродорни» занимается изысканиями и проектированием автомобильных дорог, мостов и объектов промышленно-гражданской инфраструктуры, разработкой градостроительной документации, строительством жилья и социальных объектов.

ОАО «Иркутскгипродорни» ведет свою историю с 1956 года. Главный офис расположен в Иркутске. Компания имеет филиалы в Москве, Новосибирске и Красноярске, представительства в Чите, Благовещенске, Хабаровске и Южно-Сахалинске.

Сегодня ОАО «Иркутскгипродорни» - это многопрофильная компания, в которой трудится более 1500 высококлассных специалистов.

**Россия, 664007, г. Иркутск, ул. Дек. Событий, 88
тел.: (3952) 26-10-09, факс: (3952) 20-86-16
E-mail: office@irkutskgiprodor.ru
www.irkutskgiprodor.ru**