

транспорт/transport



CAFÉ CRÈME

A moment
of pleasure



МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ

КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Спонсоры номера



Архитектурная Фирма
Н.Жуковского

события	
Международный день архитектуры в Иркутске	3
Архитектурный мост Москва-Иркутск	4
Конференция по наследию	4
Непрофессиональное градостроительство	5
Заседание комиссии Международного союза в Сеуле	7
Перспективы на рынке проектирования: экспорт и импорт иностранных архитекторов	8
Совет главных архитекторов	10
Премия Прицкера	11
Зодчество-2007	12
Пленум правления Союза архитекторов России	14
Российская архитектура в зеркале пятнадцати фестивалей «Зодчество»	14
Объединения архитекторов России: история и актуальные задачи	16
Международные встречи	18
АрхСтояние	22
Фототурнир «Один день»	24
авторское право	
Кто «владеет» Берлинским центральным вокзалом?	26
ЧП: самовольная «модернизация» Радиодома	26
Архитектура на скамье подсудимых	27
выставки	
Прекрасный и яростный мир	29
Заморский гость фестиваля «Зодчество Восточной Сибири – 2007»	36
интернет-дайджест	38
конкурсы	
Гостиничный комплекс на Страстном бульваре	39
новостройки	
Спортивно-оздоровительный комплекс «Изумруд» в г. Иркутске	40
квартирный вопрос	
Крупнопанельное строительство – дело прошлого?	42
Жилой комплекс в Сеуле	46
Зона перемен	48
агломерация	
Миллионы построенных квадратных метров – это еще не город	51
Праздник в городе или праздник городов?	52
наследие	
Пионер изучения народной архитектуры Сибири	54
Лебедушка	56
Дипломированные архитекторы-реставраторы	60
Первый опыт типового жилищного строительства в послереволюционном Иркутске	60
Дом-музей декабриста П.А. Муханова в Иркутске	62
Воссоздание Амурских Триумфальных ворот в Иркутске	64
Маяк-памятник на мысе Баранчук за колючей проволокой	68
Кругобайкалка – осень 2007 года: вагон-церковь, Крестный ход, освящение часовни, закладка храма	69

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

Журнал зарегистрирован
Восточно-Сибирским управле-
нием Федеральной службы по
надзору за соблюдением зако-
нодательства в сфере массовых
коммуникаций и охране культур-
ного наследия. Свидетельство
ПИ №ФС13-0180 от 16.10.2007.
издатель
Елена Григорьева

главный редактор
Владимир Бух
редактор раздела
«События»
Марина Ткачева
редактор раздела
«Интернет-дайджест»
Наташа Шкедова
редактор раздела
«Наследие»
Алексей Чертилов
редактор раздела
«Монитор»
Ирина Теплякова
верстка
Жанна Измайлова

корректор
Галина Костина
отдел рекламы
Надежда Неболюк

Выражаем благодарность
за участие
в подготовке номера
Татьяне Анненковой
Мире Ашихминой
Алле Бородиной
Алексею Гарашенко
Александр Козак
Елене Косаренковой
команде «Капитаны Аны»

печать
ОАО «Иркутская областная
типография № 1»
им. В.М. Посохина
Тираж 3000 экз.
Подписано в печать 03.12.07

периодичность
4 раза в год

Использование текстовых и
фотоматериалов, опублико-
ванных в настоящем издании,
допускается только с письмен-
ного разрешения редакции.
За содержание рекламной
информации редакция ответс-

твенности не несет. Мнение
редакции не всегда совпадает
с мнением авторов

фото на обложке
Ляшенко Даша,
фото с конкурса
«Один день»

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



Фото Степана Хабардина
с конкурса «Один день»

Международный день архитектуры в Иркутске

Формат празднования Международного дня архитектуры, пришедшегося на 1 октября, в Иркутске в этом году был необычным. В час дня более 50 человек вышли на площадь Кирова в знак протеста против сноса «дома на ногах».

К истории «дома на ногах» ПБ обращался в № 5, а после того как в конце января главный архитектор города впервые объявил о возможности его сноса, защите дома было посвящено несколько разворотов в ПБ в №№ 11 и 13. Решение о его сносе было принято городской Думой Иркутска в конце апреля вопреки мнению Союза архитекторов, выраженному на слушаниях Думы в феврале, интервью в «Областной газете» и других городских и областных СМИ и даже «гласу народа» в интерактивном голосовании в городской программе «Камертон» телекомпании «АИСТ» 1 марта.

В массовой прессе, в профессиональных строительных и архитектурных журналах, в выступлениях архитектурной и культурной общественности, в том числе на слушаниях Думы, приводились обоснованные аргументы о ценности дома с архитектурной точки зрения, о финансовой целесообразности достройки с учетом уже понесенных затрат (в пересчете на нынешние деньги более 120 млн. руб.). В свое время здание было грамотно законсервировано, все эти годы поддерживалось; 3 года назад за счет средств городского бюджета начали расконсервацию, узлы были приведены в порядок для дальнейшей достройки.

В тот же день, 1 октября, председатель Думы Андрей Лабыгин дал брифинг. Его позиция выглядела очень слабой: на вопрос о его отношении к позиции архитекторов он ответил неаргументированно и не по существу.

Ситуация с домом, по мнению экспертов и участников акции, прозвучавшем во время акции и в СМИ, говорит о низком уровне культуры. Снос «дома на ногах» ставится в один ряд с отношением к иркут-

скому деревянному зодчеству и вандализмом на Иерусалимском кладбище. За всеми этими разрушительными акциями стоит частный интерес.

Второй год подряд День архитектуры проводится в формате конференции ИРО САР. Официальная часть была посвящена международной деятельности и вопросам градостроительной дисциплины. От имени гостей участников конференции поздравил представитель департамента по культуре и архивам композитор Владимир Зоткин.

Сообщения по теме «Градостроительная дисциплина» сделали Андрей Макаров, гендиректор ООО «Иркутскгражданпроект», и Константин Селянцев, руководитель Службы государственной экспертизы администрации Иркутской области. Речь шла о Градостроительном кодексе, букве закона и заповедях профессии: разрабатывая проекты отдельных домов, архитектор должен основывать свои решения на градостроительной документации, быть последовательным в проектной деятельности. На представленных примерах строительства в Лисихе видно, чем может обернуться несоблюдение регламентов градостроительной докумен-

тации: архитектор подводит сам себя, иногда даже приходится возвращать деньги заказчику, когда проект не согласовывается и не проходит экспертизу, подводит заказчика. А самое главное – наносится ущерб городу и его жителям: уничтожаются зеленые зоны, спортивные и детские площадки, происходит нарушение санитарных норм, в том числе по шумовому воздействию от магистралей, возникает необходимость затрачивать дополнительные деньги на прокладку магистралей в усложненных некалтифицированными решениями условиях. Говорилось и о том, что это – сфера компетенции тех инстанций, которые делают землеотвод, формируют архитектурно-планировочное задание, следят за соблюдением «красных линий», но в условиях неэффективности АПЗ в Иркутске практикующий архитектор должен обращать внимание на регламенты и учитывать их.

В международной части архитекторам была представлена программа XXIII Конгресса Международного союза архитекторов в Турине (с 29 июня – 3 июля 2008 года).

Это событие мирового масштаба будет посвящено теме Transmitting Architecture, или «Архитек-

тура как послание» (дословно – «Передающая архитектура»). Участники Конгресса обсудят коммуникационные функции архитектуры и саму архитектуру как средство общения во всех ее формах и проявлениях. На Конгрессе будут рассмотрены различные аспекты профессии архитекторов, чья повседневная деятельность направлена на улучшение качества жизни, ландшафта и окружающей среды.

Три дня рабочих заседаний будут посвящены обсуждению и конкретной интерпретации трех основных положений концепции «Передающей архитектуры»:

– 30-е июня: «Прошлое, культура». Архитектурная культура, таланты, история, наследие, образование.

– 1-е июля: «Настоящее, демократия». Городская демократия, участие архитекторов, посредничество, принятие решений.

– 2-е июля: «Будущее, надежды и планы». Устойчивое развитие, защита окружающей среды.

Представитель Клуба молодых архитекторов Александра Козак рассказала о деятельности Клуба в течение года, в том числе о «Городе Шамана», о «Бух-арте», об участии в «ЗВС-07» и подмосковном «АрхСтоянии».



Архитектурный мост Москва-Иркутск

25–26 сентября в столице Восточной Сибири прошел очередной архитектурный форум из серии «Архитектурный мост». В рамках деятельности Совета главных архитекторов РФ и муниципальных образований его организаторами выступают информационно-аналитический центр «САН» совместно с управлениями архитектуры и градостроительства российских регионов.

Открыли конференцию главный архитектор области Алексей Буйнов, председатель правления Иркутской региональной организации Союза архитекторов России Елена Григорьева, член оргкомитета, генеральный директор информационно-аналитического центра «САН» Елена Косоренкова (Москва).

В своем выступлении Е. Косоренкова обратила внимание на сложности взаимодействия сообщества профессиональных архитекторов с законодательными и исполнительными структурами власти в условиях разобщенности. Ее поддержал главный архитектор Иркутской области

А. Буйнов, отметивший крайнюю актуальность подобных мероприятий для профессионального сплочения российских архитекторов. Они необходимы также для совместного обсуждения весьма наболевших проблем, первое место среди которых занимает, разумеется, разработка документов территориального планирования на уровне регионов, отдельных муниципальных образований, а также более мелких территориальных единиц. Нужна своевременная корректировка существующего архитектурно-градостроительного законодательства; проработка вопроса о лицензировании архитектурной деятельности (его основой должно стать обретение Союзом архитекторов статуса саморегулируемой организации); повышение профессионального уровня зодчих, в том числе через восстановление и реформирование системы профильного образования.

Один из организаторов форума «Архитектурный мост. Москва – Иркутск» президент Фонда регионального развития

Иркутской области Алексей Козьмин обратил внимание главных архитекторов на необходимость их участия в активном развитии инвестиционного процесса в регионах, на роль, которую играют в нем местные власти, в частности органы архитектуры и строительства. Работа профессиональных экономистов по подготовке привлекательных предложений для современных девелоперов сейчас оказывается явно недостаточной, и именно на плечи урбанистов ложится большая ответственность за разработку и визуальную подготовку инвестиционных проектов, привлекательных для крупного капитала. Примером проведения грамотной инвестиционной политики, по мнению А. Козьмина, является один из ведущих регионов России – Краснодарский край. А. Козьмин обратил особое внимание на динамичную подготовку специалистами этого региона конкретных предложений по тем или иным площадкам. По его словам, для развития Иркутской области, создания хороших

условий с целью привлечения в регион необходимых средств зачастую делается явно недостаточно. Предприниматели, познакомившись с интересующими их предложенными площадками и обнаружив, что на эти участки не готовы ни необходимая документация, ни элементы инфраструктуры, разочаровываются и уходят в другие регионы.

Перед представителями иркутского архитектурного сообщества выступили с мастер-классами два практикующих московских архитектора: руководитель архитектурной мастерской «Молния», президент Российского национального клуба молодых архитекторов Георгий Орлов и один из ведущих сотрудников крупнейшего градостроительного института России «Моспроект-4» Алексей Орлов. Коммерческий директор компании «Таркетт» Элиз Гроде рассказала об особенностях использования в строительной практике профессиональных напольных покрытий.

Конференция по наследию

25–27 сентября в Иркутске прошла Международная конференция по проблемам реставрации недвижимых объектов историко-культурного наследия.

Организаторами конференции выступили администрация Иркутской области; Служба по охране объектов культурного наследия Иркутской области; Фонд регионального развития Иркутской области; ассоциация «Воскресение» при участии ООО «Архитектурная фирма Н. Жуковского» и ООО «Алтарь» (Улан-Удэ); Российская ассоциация реставраторов (Санкт-Петербург).

В дискуссии участвовали специалисты по вопросам реконструкции и архитекту-

ры из Франции и нескольких городов России.

Программу «Деревянное зодчество» по реставрации и сохранению памятников деревянной архитектуры Томска представил главный инженер Томского института «Сибспецпроект-реставрация» Александр Седиков. По его словам, она разработана и продолжает действовать в городе с 1990 годов и предполагает пять составляющих: социальную, экономическую, финансовую, технологическую и эксплуатационную. Оратор подчеркнул большое значение, которое имеет создание общественного мнения в отношении деревянного зодчества, особенно при существующей маргинализации горожан, непосредственно проживающих

в домах-памятниках. Он рассказал об экономической программе, о доле бюджета в реставрационных работах, о перспективе развития эксплуатационной программы.

Начальник Службы по охране объектов культурного наследия Иркутской области Вадим Шахеров говорил о необходимости комплексного подхода к историческому центру, выделив для этого наиболее ценные и сохранные участки застройки. В то же время, Иркутск не может быть городом-музеем, в нем неминуемы изменения, с неизбежностью которых надо считаться. Поэтому надо плотно взаимодействовать с частными инвесторами, заинтересовать их в программе восстановления исторических

памятников. Привлечение бюджетных денег на эту программу может стать началом инвестиционного процесса. Юбилей Иркутска – отправная точка, работы в городе после юбилея не закончатся. При замещении главы областной администрации будет создана рабочая группа, которая сведет воедино все предложения по этому вопросу, в том числе и прозвучавшие на конференции.

Заместитель руководителя Службы по охране объектов культурного наследия Иркутской области Татьяна Соколова отметила, что впервые с 1999 года на инвентаризацию памятников были выделены бюджетные деньги. Но при составлении списков мнения экспертов и властей

часто расходятся – большие проблемы с программой по комплексной реконструкции исторической застройки.

Специалист по деревянной архитектуре Алексей Чертилов подчеркнул, что для перспективы развития туристического бизнеса необходимо всемерно сохранять деревянное наследие Иркутска, но позиция в отношении памятников не сформирована как у властей, так и у представителей бизнеса.

Главный архитектор областного государственного учреждения «Центр по сохранению историко-культурного наследия Иркутской области» (ОГУ ЦСН) Александр Прокудин говорил о том, что реконструкция и реставрация памятников – невыгодное дело с утилитарной точки зрения, а при так называемом комплексном подходе город будет раздроблен на изолированные фрагменты. Он изложил проект зон охраны в центре Иркутска, согласно которому будет сформирован историко-архитектурный градостроительный комплекс с жест-

ким регламентом застройки. Регламент и режим застройки должны способствовать сохранению исторической городской среды.

Директор архитектурно-этнографического музея «Тальцы» Владимир Тихонов обратил внимание на то, что задача всех органов по охране культурного наследия – отработать методику сохранения каждого конкретного памятника, включая методику передачи объектов в аренду или собственность. Проблемы с использованием памятников во многом зависят от отсутствия коммуникационных сетей, в прокладке которых город должен быть заинтересован. Он заострил внимание участников на недостатках проводимой экспертизы памятников, в которой не учитывается их этнографическое значение.

Искусствовед и историк Валерий Щербин высказался против проекта охранных зон, ибо он не соответствует сменившейся социальной обстановке; количество объектов-памятников должно быть приведено в соответствие с реальными

возможностями их сохранения. Как один из вариантов можно предложить реставрацию зданий вместе с реконструкцией при максимальном привлечении частного капитала.

Начальник отдела стратегического планирования и инновационной политики администрации г. Иркутска К. Григоричев напомнил, что реконструкция и развитие исторического ансамбля – один из приоритетов программы празднования 350-летия Иркутска. Но многие сложности связаны с поддержанием зданий после реставрации. И без частного капитала эту проблему не решить. Но привлечение инвесторов затрудняется из-за отсутствия даже базовой проектно-сметной документации.

Старший инспектор Восточно-Сибирского управления «Россвязь-охранкультура» Елена Ташак вернулась к вопросу об актуальности сохранения исторической среды города как способе поддержания жизни памятников архитектуры. Она отметила, что нынешнее законодательство

не позволяет это делать. Необходимо предложить идею федерального закона, посвященного вопросам сохранения исторических городов.

Главный инспектор «Россвязьохранкультура» Николай Васильев (Москва) сказал, что в сегодняшней ситуации единственным рычагом сохранения исторического облика архитектурных памятников является охранное обязательство. Но при этом освоение территории памятника запрещено законом.

Многие участники говорили не только о недостаточной разработке правовой базы в отношении объектов культурного наследия, но и об отсутствии интегрированной работы городской администрации, где Генеральный план развития города принимается прежде Проекта охранных зон. Участники говорили о необходимости создания концепции реконструкции центральной исторической части города, но конкретных предложений по такой концепции сделано не было.

Непрофессиональное градостроительство

26 сентября – 1 октября в Иркутске прошел городской смотр-конкурс «Градостроительство».

Впервые смотр-конкурс с таким названием имел место быть два года назад, и тогда правление Иркутской региональной организации Союза архитекторов не поддержало это мероприятие, выразив через «Восточно-Сибирскую правду» свой протест против несоответствия смотра-конкурса правилам проведения архитектурных конкурсов.

На этот раз пропорция архитекторов и чиновников в составе жюри была поправлена и в итоговом составе выглядела довольно прилично. Было принято решение и о том, чтобы члены жюри не участвовали в оценке собственных работ. Но вопросы все-таки остались. Многие работы по разным причинам были

представлены на смотр-конкурс не в полном объеме. При этом в постановлении мэра о смотре-конкурсе «Градостроительство» в перечне обязательных материалов присутствовали и планы-фасады-разрезы, и генплан, и даже ситуационная схема.

На недоумение членов жюри, как же можно оценивать объекты на основании только лишь картинок, без генплана, планов, разрезов и фасадов, заместитель председателя жюри Е. Третьяков ответил, что ничего, мол, это не профессиональный смотр-конкурс, а так – показать, что город строится, и копаться в планах тут ни к чему.

Так и судили. Заполнили реестры, исходя из собственных критериев, поставили оценки, которые затем были суммированы и, без ненужных обсуждений,

поделены. Из шести построек пять были представлены на конкурс только фотографиями с натуры, что не помешало им стать лауреатами. Фасады хороши, а что

там с планировками и каково отношение дома к городу, место дома в городе – это не важно. Город строится.

Так город и строится.





Заседание комиссии Международного союза в Сеуле



Комиссия по профессиональной практике Международного союза архитекторов работала с 3 по 6 октября с.г. в Сеуле (Южная Корея). В очередном ежегодном заседании Комиссии приняли участие представители национальных архитектурных организаций из Австралии, Франции, Германии, Гонконга, Индии, Японии, Кореи, Китая, Малайзии, Марокко, Новой Зеландии, России, Сингапура, Таиланда и США. В качестве приглашенных присутствовали представители руководства Корейского Института Зарегистрированных Архитекторов (KIRA). Сопредседатели Рассел Коуни (США) и Джуанг Веймин (Китай) вели заседания.

Комиссия продолжила работу над документами об интернатуре, роли архитектурных организаций, системах непрерывного профессионального развития, контрактных документах. По сообщению Джона Райта, кодекс этики МСА и кодекс этики Европейского архитектурного совета приведены в полное соответствие между собой. Россия с вхождением в ВТО также обязана будет ориентироваться на профессиональные требования к деятельности архитекторов в соответствии с требованиями кодекса МСА, который значительно бескомпромисснее, чем российский. Примером для российских архитекторов может стать и то, что большинство национальных союзов законодательно действуют как саморегулируемые организации, что позволяет им устанавливать правила внутри профессии и

на архитектурном рынке, они же лицензируют (аттестуют, регистрируют) архитекторов на право деятельности. Национальные союзы выступают, таким образом, экспертами и гарантами качества работы своих членов, иногда компенсируя и ущерб от их деятельности за счет страховых фондов.

Актуальна работа над документами по конкурсному проектированию, по урегулированию отношений архитектора и заказчика. Прохождение интернатуры, которая во многих странах становится такой же обязательной для архитекторов, как и для врачей, связана с особым общественным значением архитектуры. Развитием этой же тенденции является совершенствование (а для России – создание) системы профессионального развития: участие в выставках, семинарах, публикациях, конкурсах. Практикующий архитектор обязан соответствовать времени, расширять свой профессиональный кругозор, участвуя в разного рода образовательных и творческих мероприятиях, что должно подтверждаться сертификатами и удостоверениями. В целом, происходит пересмотр объема архитектурной практики в сторону ее расширения, что можно обнаружить в документах МСА.

Комиссия рассмотрела инициативу президента МСА Гаэтана Сью о Хартии честной (справедливой) архитектурной практики. В числе пяти предпосылок создания новой Хартии президент МСА назвал экологические факторы (в

том числе глобальное потепление); устойчивое развитие (архитектор должен избегать участия в проектах, разрушающих среду); взаимодействие с местными архитекторами при создании проектов. Только в одном случае был назван конкретный архитектурный объект как пример недопустимого вмешательства в историческую культурную среду города (так называемая «культурная составляющая») – проект здания Газпрома в Санкт-Петербурге. Это упоминание прозвучало как призыв к сохранению исторического облика городов, имеющих мировое культурное значение.

В этом году вышло в свет англоязычное издание «UIA Accord on Recommended International standards of Professionalism in Architectural Practice», сейчас готовится к выходу французская версия. Руководители Комиссии и генеральный секретарь МСА Жорди Фаррандо с воодушевлением приняли новость о том, что выпуск «Соглашения МСА по рекомендуемым международным стандартам профессионализма в архитектурной практике» на русском языке для России и русскоговорящих стран 2-го и 4-го регионов последует уже в начале 2008 года.

В заключительный день состоялась экскурсия по архитектурным объектам Сеула, сопровождаемая архитекторами KIRA. Столица Кореи производит впечатление города довольно прибранного, более сомасштабного человеку, чем, скажем, столица соседнего Китая с ее бесконечным Запретным городом и дру-

гими дворцовыми комплексами. Архитектурные памятники содержатся в большом порядке и тщательно сохраняются. Дворцовые комплексы вписаны в ландшафт, уютны и ассиметричны. Заметно американское влияние на современную архитектуру и градостроительство – впрочем, и на образ жизни. При этом идентичность сохраняется и в том, и в этом. Современные строительные технологии, используемые в Корее, отличаются высочайшим качеством. Заметна тенденция не только к сохранению, но и к увеличению площади озеленения, в том числе в даунтауне.

фото Елена Григорьева



Перспективы на рынке проектирования: экспорт и импорт иностранных архитекторов

Архитекторов на иностранные рынки толкают пять движущих сил. Первая – заказчики, занимающиеся проектами, для которых нужны услуги иностранных архитекторов, зарекомендовавших себя на международном уровне, или для которых нужны специализированные строительные услуги. Вторая – деловые решения заказчиков, которым способствуют соглашения о свободной торговле, когда заказчики хотят свои установившиеся внутренние клиентские отношения взять с собой на международную арену. Третья – государственные органы, назначающие местных архитекторов для проектирования в других странах. Четвертая – архитекторы-победители государственных и частных архитектурных конкурсов в зарубежных странах. Пятая движущая сила – спад внутренней экономики, который приводит к тому, что архитекторы ищут заказы в странах с более высоким экономическим уровнем.

Кроме экономических движущих сил, в процессе глобализации играют важную роль технологии, используемые в архитектуре. Начиная с 1980-х годов компьютерные программы автоматизированного проектирования (CAD) радикально изменили способ обучения и работы архитекторов и в большой степени повлияли на мировую практику, во многом облегчив ее. Сегодня новые системы, такие как управление строительной информацией (BIM), находят на ранней стадии уже другого важного преобразования в способах взаимодействия архитекторов с заказчиками, производителями и подрядчиками как на внутреннем, так и на международном рынке.

Изменения правил и норм многих внутренних профессиональных организаций ликвидировали: а) принудительный размер гонораров; б) запрет на рекламу и в) запрет на предложение альтернативных видов профессиональных услуг, выходящих за рамки проектиро-

вание-строительство. Новые обязательные требования к непрерывному профессиональному образованию с целью сохранить членство в профессиональном органе и с целью сохранения профессиональной лицензии на практику заставляют архитекторов идти в ногу с постоянно меняющейся мировой практикой.

Все чаще внутренние регулятивные органы начинают осознавать потребность в реформе своих правил, касающихся предоставления профессиональных архитектурных услуг за границей.

В процессе расширения архитектурной практики на международных рынках архитекторы имеют дело с быстро меняющимися строительными нормами в отношении окружающей среды и с нормами устойчивости, которые зачастую сильно отличаются от норм в их родной стране.

Увеличение числа подписанных соглашений о взаимном признании между иностранными архитектурными регулятивными органами и профессиональными организациями уже показывает первые признаки содействия растущей мировой практике. Региональные соглашения о взаимном признании, влияющие на архитектурную практику за рубежом, были ограничены рамками всего нескольких регионов: Северной Америки, Европы и Тихоокеанского Бассейна.

Международная практика: ее влияние на профессиональную практику

Любой архитектор, работающий за пределами родной страны, должен принять как правовое, так и деловое решение, поскольку он становится вовлеченным в регулятивный режим чужой страны. Применима ли такая форма практики для единичного случая или она потенциально становится началом долгосрочного проекта? Если это единичный случай, то наиболее вероятная последовательность действий будет включать в себя: поиск местного

зарегистрированного архитектора, осведомленного в этом вопросе, переговоры, заключение с ним контракта о предоставлении профессиональных услуг; услуги местного архитектора в качестве легально зарегистрированного архитектора проекта. Договорные отношения определяют соответствующие обязанности, включая принятие местным архитектором официальной ответственности за моральный кодекс, подписание и заверение печатью всех строительных документов и строгое соблюдение всех соответствующих правил и законов. Местный архитектор должен также хорошо знать язык страны, ее культуру, процедуру строительных торгов и методы строительного надзора. Этот подход позволяет иностранному архитектору избежать необходимости его регистрации в чужой стране. Это общая форма международной практики.

Там, где применяется такой подход, могут возникнуть ситуации, когда профессиональные организации и регулятивные органы в принимающей стране будут иметь законное желание, чтобы местный архитектор был полностью вовлечен в процесс, а не только выступал в роли «штамповщика чертежей» от лица иностранного архитектора, чтобы получить согласование проекта у местных властей. Строгое следование хорошо подготовленному и принудительному профессиональному моральному кодексу – это ответственность обеих сторон в подобном проекте.

Если иностранный архитектор принимает решение сохранить активное деловое присутствие и практиковать в иностранной стране, являясь единственным документально зарегистрированным архитектором, то ему необходимо в этой стране зарегистрироваться юридически, соблюдая местные законы и правила.

Осознавая, что большинство самых важных клиентов активно проникают на мировой рынок, все боль-

шее число архитектурных фирм разрабатывают такие бизнес-планы, которые включают международный компонент. Распространены случаи, когда эти фирмы разрабатывают специализированную рыночную нишу, например больницы и специализированные медицинские сооружения, здания для промышленности, использующей высокие технологии, торговые центры, пятизвездочные отели и курорты, аэропорты, музеи, многоэтажные офисные здания и т.д.

Технологии играют важную роль, облегчая непрерывное расширение международной коммерческой деятельности в сфере архитектурных услуг. Говоря о первоначальных ресурсах, назовем четыре из них:

а) внедрение реактивных воздушных судов в конце 1950-х; б) в начале 1960-х – усовершенствование коммуникационных систем: кроме телефона, появились еще копируемые и факсимильные аппараты, электронная почта, видеоконференции и Интернет; в) с начала 1980-х – доступность и быстрое развитие компьютерных технологий и сотовых телефонов как основных технологических ресурсов архитектурной практики и г) доступность цифровой фотокамеры с начала 1990-х.

Недавно среди архитекторов, работающих за границей, получили свое развитие оффшорная деятельность (off shoring) и привлечение внешних ресурсов (outsourcing). Они характеризуются тем, что архитекторы развитых стран отправляют проект на контрактной основе квалифицированному источнику в зарубежной стране. Этому способствует растущая мировая экономика, дающая заказы на все большее количество проектов. В некоторых странах такая деятельность отражает нехватку архитекторов. Это стало возможным благодаря продвижению международных коммуникаций и доступности стандартизированных архитектурных компьютер-

ных программ в мировом масштабе. Места привлечения внешних ресурсов в настоящее время определяются общим языком, профессионально обученной рабочей силой и устойчивой базой правовых норм.

Международный союз архитекторов, частично в ответ на Генеральное соглашение о торговле услугами, в 1994 году учредил Комиссию по профессиональной практике и уполномочил ее разработать первые рекомендованные международные нормы для профессиональной практики. В 1999 г. Генеральная Ассамблея МСА в Пекине (Китай) единогласно приняла Соглашение МСА по рекомендованным международным нормам профессионализма в архитектурной практике. Их можно найти на сайте www.aia.org/about_ua.

Международная практика: ее влияние на архитектурное образование

Многие архитекторы вместе со своими национальными профессиональными организациями и органами образования последние двадцать лет совместными усилиями стараются расширить диапазон профессиональных услуг, предлагаемых заказчикам. Традиционная роль и образ архитектора как создателя зданий расширили свои рамки и теперь включают технико-экономическое обоснование, оценку объекта после сдачи в эксплуатацию, эксплуатацию и обслуживание объектов и т.д. На накопление навыков продвинутого профессионального управления, включая навыки международной бизнес-практики, еще пока не делают акцент в университетском архитектурном образовании. Но такое накопление продолжает развиваться и способствует распространению профессиональных услуг на мировом рынке. В университетских архитектурных программах имеется заметный недостаток образовательных предложений по подготовке выпускников к возможностям и реальности международной практики. Этот элемент архитектурного образования остается практически

приобретением опыта только «на рабочем месте».

Возросшее внимание со стороны государственной политики, законодательство и природоохранные порядки приводят к растущему интересу в рамках архитектурного образования, который включает интерес к сохранению энергии, устойчивости и экологически чистым технологиям.

Архитектурные университеты и их национальные аккредитованные организации нуждаются в сохранении интереса к регулятивным экзаменационным стандартам, поскольку такие стандарты имеют прямой и значимый подход к тому, что эти учреждения предполагают включить в свою учебную программу.

Поскольку страны вступают в процесс соглашений о взаимном признании, они столкнутся с вопросом, должны ли они учредить систему для оценки и аккредитации своих архитектурных школ в минимальном стандарте, чтобы выдавать дипломы выпускникам, которые будут признаны в других странах. При возникновении в целом принятых соглашений взаимного признания дефицит местных образовательных и регулятивных стандартов все чаще будет служить барьером для участия в двусторонних и/или региональных соглашениях, контролирующих предоставление архитектурной регистрации за границей.

Комиссия МСА по архитектурному образованию подготовила, а Генеральная Ассамблея МСА 2003 г. приняла Устав ЮНЕСКО-МСА по архитектурному образованию. Сейчас его применяют в первых инстанциях аккредитации архитектурных школ в странах, где нет национальной аккредитационной системы.

Начиная с 2005 г. рассматривается вопрос о создании международной системы в странах, в которых установлена своя аккредитационная система для архитектурных школ, чтобы проследить, можно ли разработать международное соглашение, которое бы служило посредником для признания национальных аккредитационных систем для архитектурных школ.

Растущая необходимость сохранения профессиональной лицензии обусловлена удовлетворением требований и стандартов непрерывного профессионального развития. Для гарантии того, что зарегистрированные архитекторы не отстают от новейших достижений, государственные регулятивные органы сейчас требуют, чтобы архитекторы подавали заявки на обновление существующих лицензий, чтобы представить документ, подтверждающий их соответствие установленным минимальным требованиям непрерывного образования в таких областях, как здравоохранение, безопасность и общественное благосостояние. Такое развитие отразится на архитекторах тех стран, где еще нет подобного требования. Им придется подавать заявки на обновление своих лицензий в странах, где этот порядок существует.

Международная практика: ее влияние на архитектурные регулятивные органы

Правила и процедуры архитектурной регистрации варьируются в зависимости от страны. Какой-либо универсальной системы не существует. Вот четыре основные системы выдачи лицензий: а) лицензии выдаются национальной профессиональной организацией; б) национальным регулятивным органом; в) государственным регулятивным органом и г) министерством.

На национальные регулятивные органы будет продолжаться давление со стороны архитекторов и их профессиональных организаций с целью пересмотра законов и правил, чтобы можно было адаптироваться к меняющейся мировой архитектурной практике и сохранять конкурентоспособность на международном рынке.

Благодаря Интернету доступ к информации по архитектурным регистрационным законам, правилам, процедурам и самим национальным органам значительно улучшился. Первоначальный информационный источник – База данных по стандартам международной практики UJA-COAC – поддерживается Коллегией архитекторов Барселоны (Испания) в сотрудничестве с

Комиссией по профессиональной практике Международного союза архитекторов. База содержит информацию по национальным лицензионным требованиям и административным органам 119 стран. Ее можно увидеть на сайте www.coac.net/internacional/praprof_w.htm.

МСА следит за деятельностью Рабочей группы по внутренним правилам Всемирной торговой организации. МСА изучил и прокомментировал документы Рабочей группы, касающиеся бухгалтерской профессии, и принял участие в программах, организованных ВТО по вопросам профессиональных обновлений. В июне 2006 года Совет МСА одобрил «Проект постановления по внутренним правилам в архитектурном секторе». Сейчас он передан членам-секциям МСА для официального представления этого документа в своих представительствах ВТО, чтобы затем последние передали его на рассмотрение в Рабочую группу ВТО.

Кроме проблем профессиональных постановлений архитектор, желающий практиковаться в другой стране, может также столкнуться с трудностями, связанными с другими юридическими вопросами. В зависимости от страны, могут возникнуть трудности: а) в получении деловой визы; б) при столкновении с таможенными правилами, которые запрещают ввоз архитектурных документов, материалов и макетов в страну (хотя эта ситуация сильно изменилась благодаря развитию Интернет-связи); в) в установлении делового присутствия; г) в связи с ограничительными мерами при вывозе заработка из страны; д) в связи с дискриминационной налоговой политикой и е) в связи с требованиями иметь гражданство страны, чтобы иметь возможность в ней практиковаться.

Из соглашений о взаимном признании, подписанных на сегодняшний день, возникли некоторые вопросы и трудности: а) при попытке определить, измерить и оценить равнозначность в образовании, университетских дипломах и профессиональных интернатурах; б) при определении эквивалентного положения регуляторного органа, выдаю-

щего и обновляющего профессиональные лицензии и в) при определении эквивалентности регистрационного экзамена. Раньше при заключении соглашений о взаимном признании на решение этих трех вопросов обеими сторонами тратилось огромное количество денег и времени. В конце концов сделали вывод, что достижение соглашения на основе точной эквивалентности невозможно. Исходя из этого, возник подход, который часто называют «архитектор с большим опытом». Такой подход признает, что архитектор с университетским дипломом,

существующей профессиональной лицензией, накопленным за 7–10 лет профессиональным опытом управления проектом и характеристикой, не имеющей этических или правовых нарушений, должен получить право на признание в рамках договора о взаимном признании.

Растет несоответствие между реформами в развитых странах, где регулирование архитектурной практики реформируется в связи с взаимодействием с другими странами, и реформами в странах с развивающейся экономикой, где наблюдается

малое количество реформ либо их отсутствие. Поскольку процесс в развитых странах не останавливается, можно предвидеть, что разрыв в архитектурной регулирующей реформе будет только расти. Можно ожидать, что для стран с развивающейся экономикой будет нелегко соответствовать стандартам, принятым в развитых странах.

Типовые стандарты должны оказать помощь в дальнейшем реформировании архитектурных постановлений. Единственная существующая международная рекомендованная политика вместе с

руководством к архитектурным регулятивным стандартам содержится в «Соглашении МСА по рекомендованным нормам для международной практики за 1999 г.». Эти нормы носят консультативный характер; МСА не имеет полномочий требовать их принятия членами-секциями, которые входят в его состав.

Рассел В. Кейне,
содиректор и
секретарь Комиссии
по профессиональной
практике Международного
союза архитекторов

Премия Прицкера

Прицкерская премия в 2007 году присуждена Роберту Роджерсу.

Архитектурная Премия Прицкера ежегодно присуждается практикующим архитекторам Фондом «Хайатт».

Основанная в 1979 году Джеймсом А. Прицкером, эта премия – одна из главнейших мировых наград в области архитектуры. Сейчас президентом Фонда является старший сын основателя Томас Дж. Прицкер. Главный офис находится в Чикаго. Рассматриваются архитектурные работы высокого качества, строящиеся по

всему миру. Таким образом, победитель соревнуется с другими архитекторами на международном уровне.

Победитель получает 100 000\$ и бронзовую медаль, но еще более важным является всеотраслевая известность и последующий интерес, проявляемый застройщиками. Иногда Премия Прицкера называют «Нобелевской премией в области архитектуры».

Полный список лауреатов:
– 1979 Philip Johnson of the United States (1906–2005)
– 1980 Luis Barragán of Mexico (1902–1988)
– 1981 James Stirling of the United Kingdom (1924–1992)
– 1982 Kevin Roche of the United States and Ireland
– 1983 Ieoh Ming Pei of the United States (Chinese born)
– 1984 Richard Meier of the United States
– 1985 Hans Hollein of Austria
– 1986 Gottfried Böhm of Germany
– 1987 Kenzo Tange of Japan (1913–2005)
– 1988 Gordon Bunshaft of the United States (1909–1990) and Oscar Niemeyer of Brazil
– 1989 Frank Gehry of the United States (Canadian born)
– 1990 Aldo Rossi of Italy (1931–1997)
– 1991 Robert Venturi of the United States
– 1992 Álvaro Siza of Portugal
– 1993 Fumihiko Maki of Japan
– 1994 Christian de Portzamparc of France



– 1995 Tadao Ando of Japan
– 1996 Rafael Moneo of Spain
– 1997 Sverre Fehn of Norway
– 1998 Renzo Piano of Italy
– 1999 Sir Norman Foster of the United Kingdom
– 2000 Rem Koolhaas of The Netherlands
– 2001 Jacques Herzog and Pierre de Meuron of Switzerland
– 2002 Glenn Murcutt of Australia
– 2003 Jørn Utzon of Denmark
– 2004 Zaha Hadid of Iraq and the United Kingdom
– 2005 Thom Mayne of the United States
– 2006 Paulo Mendes da Rocha of Brazil
– 2007 Richard Rogers of the United Kingdom

Целью архитектурной Премии Прицкера является ежегодное награждение практикующих архитекторов, чьи реализованные работы демонстрируют сочетание

таких качеств, как талант, видение и приверженность идеям, которые посредством архитектуры принесли значительную пользу человечеству и строительной среде.

Кандидатуры принимаются из всех стран; это могут быть государственные служащие, писатели, критики, академики, архитекторы, архитектурные организации, предприниматели – практически все, кто имеет интерес в продвижении великой архитектуры. Премия присуждается независимо от национальности, расы, вероисповедания и идеологии.

Процедура выдвижения кандидатур проходит ежегодно и закрывается в ноябре. На данный момент число кандидатов достигло 500 человек более чем из 47 стран мира. Окончательный отбор производится международным жюри во время секретного обсуждения и голосования. Победители объявляются весной.

Почтовый адрес для подачи заявок:
Martha Thorne, Executive Director
The Pritzker Architecture Prize
The Hyatt Center – Suite 4700
71 South Wacker Drive
Chicago, IL 60606
E-mail: MarthaThorne@PritzkerPrize.com
Телефон: 1-773-513-9363

Центр Помпиду
Фото Александры Козак



Совет главных архитекторов

16–17 октября 2007 года в Москве состоялся XXIV Совет главных архитекторов субъектов РФ и муниципальных образований. Профессиональные российские градостроители собрались, чтобы обсудить корректировку уже существующих в их регионах документов территориального планирования, а также обменяться опытом по созданию собственных градостроительных кодексов городов и регионов нашей страны.

Первый день заседания представительного форума проходил в здании столичного Стройкомплекса. Зал был заполнен до отказа. По традиции, заседание Совета открыл его председатель главный архитектор Москвы Александр Кузьмин. С основным докладом по недавно завершённому Градостроительному кодексу Москвы перед собравшимися главными архитекторами более чем из 100 городов и областей России выступил научный секретарь Совета Георгий Юсин. Не остались в стороне от работы Совета и почетные гости Совета главных архитекторов – президент Российского союза архитекторов Юрий Гнедовский, президент Российской академии архитектуры и строительных наук Александр Кудрявцев, депутат Госдумы Виктор Ельцов,

а также президент Союза московских архитекторов Виктор Логвинов.

Во второй день заседания прошли оживленные дискуссии; на них главные архитекторы смогли обсудить все самые наболевшие вопросы региональной градостроительной политики. Градостроители отметили, что возросшая активность архитектурно-строительной отрасли в регионах в настоящий момент привела к кадровому коллапсу – Россия крайне остро нуждается в молодых специалистах-градостроителях, а следовательно, и в реформах профильного образования. Чтобы восполнить нехватку квалифицированных кадров, академия разработала предложение о новой системе подготовки градостроителей. Еще два года назад в России был разработан Государственный образовательный стандарт «Градостроитель», в котором учитываются и требования Градкодекса, и зарубежный опыт, где обозначены разные виды градостроительной деятельности.

Академик А.П. Кудрявцев сказал: «Этот проект мы разослали повсюду, и на словах нас поддержали многие, но дальше этого работа не пошла. Однако после работы коллегии в Минрегионразвития меня пригласили на заседание

Совета при Президенте РФ по реализации приоритетных национальных проектов. Там я сказал о том, что нужно дать поручение Министерству образования и науки создать такое направление подготовки специалистов. И сегодня я рад сообщить, что соответствующий приказ министра образования и науки уже есть, и вузы начнут прием на обучение по этой специальности с сентября следующего года». Впрочем, сейчас завершена лишь часть проекта: через пять с половиной лет эти специалисты закончат свое обучение и получат дипломы, поэтому уже сейчас нужно создавать для них достойные рабочие места. По мнению Александра Кудрявцева, подумать об этом следует главным архитекторам – ведь в перспективе рекрутерами этих специалистов станут именно они.

Еще один вывод касается необходимости формирования (и чем быстрее, тем лучше) собственной градостроительной законодательной базы с учетом специфики каждого из регионов. Только так можно обеспечить гармоничное пространственное развитие страны.

В качестве итога прошедшего форума рабочей группой Совета была принята резолюция, которая, однако,

учитывая напряженный предвыборный период, пока что предназначается больше для ознакомления представителей профессионального градостроительного сообщества. В дальнейшем же планируется активно продвигать принятые решения на правительственный уровень.

После окончания заседания главные архитекторы разделились: одна часть отправилась на экскурсию по новым объектам в Москву-Сити, а вторая осматривала новую застройку Ходынского поля, а также посетила новый Ледовый Дворец, в котором в этом году проходил чемпионат мира по хоккею. И это был уже не первый пункт культурной программы, которые для участников Совета подготовил его оргкомитет. Вечером первого дня главные архитекторы посетили один из известнейших театров Москвы – Театр Сатиры, а в заключение форума в самом центре Москвы – в Екатерининском дворце, в особняке Ухтомского и Жиллярди состоялась ставшая уже традиционной торжественная церемония награждения первой профессиональной премией российских градостроителей «Кентавр».

В ночь с 15 на 16 ноября на 91 году жизни скончалась архитектор Румянцева Нина Анатольевна.

Нина Анатольевна родилась в Семипалатинске (Казахстан) в 1916 году. В 1940-м окончила архитектурный факультет Новосибирского инженерно-строительного института. После окончания института работала архитектором в проектных организациях Восточной Сибири. В начале войны трудилась в Усолье-Сибирском, затем переехала в Иркутск и плодотворно работала в «Гипрошахте», в основном проектировала посёлки леспромхозов. Пик творческой активности

архитектора пришёлся на конец 50-х – начало 60-х годов. В это время Нина Анатольевна руководила подготовкой (реконструкцией) объектов к приезду в Иркутск Эйзенхауэра (гостиница «Сибирь» и посёлок на Байкале). По её проектам построены: административное здание Геологоуправления, жилой дом по ул. Киевской, здание института «Гипрошахт», восточная трибуна стадиона «Труд» (совместно с Б.М. Кербелем), жилые здания для сотрудников Лимнологического института, а также ряд объектов в Чите, Черемхово, Бохане, Усть-Орде. Много сил Нина Анатольевна отдала

Иркутской региональной организации Союза архитекторов, в рядах которой она состояла с 1956 года, 15 лет была председателем ревизионной комиссии. Награждена медалью «За победу над Германией» и медалью Союза архитекторов России «За преданность содружеству зодчих».

Последние годы жила у сына в Москве. Уход Нины Анатольевны Румянцевой из жизни – огромная потеря не только для родных и близких, но и для всех нас, кто знал и любил её.

Иркутская региональная организация Союза архитекторов России



Зодчество–2007



К теннисным победам мы за последние годы попривыкли. Футбол – другое дело. И, конечно, победа над Англией стала главным событием октября, осени, года и так далее. Иркутскую архитектурную общественность на матче представляли капитан футбольной команды мастеров иркутской архитектуры Игорь Козак и ее ветеран Александр Колесников. Они же подтвердят, что победа не затмила, но украсила и одухотворила открывшийся на следующий день Фестиваль.

Итак, с 18 по 21 октября 2007-го в московском Манеже прошел XV Международный фестиваль «Зодчество–2007», посвященный национальным проектам.

Как и в 2006 году, вести церемонию открытия Фестиваля поручили харизматичному Святославу Бэлзе, человеку с безупречным вкусом и широким кругозором, вполне гармонично вписывающемуся в президентский ряд – Юрий Гнедовский (Союз архитекторов России), Георгий Стоилов (Международная Академия Архитектуры), Александр Кудрявцев (Российская академия архитектуры и строительных наук), Юрий Платонов (Московское отделение МАА), Виктор Логвинов (Союз московских архитекторов), Александр Кузьмин (главный архитектор Москвы), посол Италии.

Более двух сотен работ в Манеже, десятки мероп-

приятий на разных площадках в течение четырех дней и друзья, с которыми не виделись со времен «Зодчества ВС», форума в Шерегеше или общего собрания РААСН. Красноярцы Владимир Ульянов, Аркадий Супоницкий, Алексей Мякота и Ольга Успенская, Николай Прокудин и Александр Селеменов из Хабаровска, Виктория Астраханцева (Братск), новые друзья из Якутии во главе с Николаем Алексеевым, Борис Лерман (Кемерово) и Петр Анисифоров (Алтай), омич Сакен Хусаинов. Встречи на Фестивале в столице стали хорошей традицией.

Об истинной ценности и популярности Фестиваля свидетельствует и тот факт, что на фоне «Зодчества» происходят архитектурные и околоархитектурные события, непосредственно к Фестивалю отношения и

не имеющие, но использующие полный российский кворум самых авторитетных мастеров зодчества для обсуждения стратегических профессиональных задач. Так, в эти дни в конференц-зале Центрального дома архитектора прошел Пленум МААМ. С докладом выступил президент Московского отделения Международной Академии Архитектуры Юрий Платонов, создатель и президент Международной Академии Архитектуры Георгий Стоилов.

В фойе ЦДА прошла выставка вновь принятых профессоров Международной Академии Архитектуры (Московское отделение) Александра Асадова и Владимира Плоткина, наших знакомцев по фестивалям «ЗВС».

В первый же вечер состоялся мастер-класс также знакомого нам по «ЗВС» Александра Скокана, который все участники ожидали с большим нетерпением.

Одним из центральных мероприятий стала презентация программы «Сочи – столица зимних Олимпийских игр 2014 года» с рассказом о вкладе российских архитекторов в подготовку Олимпиады. Когда стало известно место проведения Зимней Олимпиады–2014, на Сочи обрушился вал архитектурных событий и проектов. Президент Союза архитекторов России Юрий Гнедовский был привлечен для их систематизации.

Ведущие архитекторы страны, в том числе А. Асадов, А. Скокан, М. Хазанов, главный архитектор Краснодарского края Ю. Рысин участвовали в мозговом штурме по Сочи–2014 в подмосковном Суханово. Была выработана концепция Нижне-Имеретинской набережной, которая экспонировалась на Фестивале и была удостоена награды Международной Академии Архитектуры. Архитектурная общественность надеется, что эта концепция будет содействовать изменению ситуации, складывающейся вокруг Сочи, когда зарубежные архитекторы предлагают чисто механистическое расположение объектов в пространстве без учета не только «гения места», но просто природных и ландшафтных условий. В концепции, предложенной российскими мастерами, были учтены и взаимосвязь с природой, и взаимосвязь с городом, и нормальное функционирование города и заповедных территорий, которые оказываются в зоне Олимпиады. К сожалению, уже сейчас очевидно, что реализовать удастся далеко не все: существуют многочисленные обязательства России перед МОК, инвесторам; отдельные проекты уже розданы иностранным архитекторам, в том числе и малоизвестным.

Популярностью пользовался, как всегда, День Краснодарского края. Были представлены и архитектур-



ные проекты, и темпераментная традиционная культура Кубани. В мероприятиях Дня принимал участие О. Починок. Замечательным концертом этнической музыки сопровождался День Республики Саха (Якутия). Наши соседи не впервые выступают в разделе «Архитектура регионов и городов». Когда, наконец, наш регион соберется силами для дебюта? А ведь для этого уже созданы вполне приличные предпосылки в виде почти десятка генеральных планов городов области.

Набирает силу международная составляющая Фестиваля.

Выставка китайской архитектуры была приурочена к году Китая в России.

Актуально прозвучала презентация голландского малоэтажного домостроения на примере проекта города Брандевоорт.

Выступал Эрик ван Эгерат, работающий уже не только в Москве и в Казани. Он показывал брендовый проект создания в Сочи, близости от побережья, искусственного острова, конфигурация которого повторяет карту России. Здесь предложено создать места для отдыха, гостиниц, конференц-залов.

День Москвы открывал и вел главный архитектор города-субъекта Александр Кузьмин. На традиционно бурной пресс-конференции особое место занимали вопросы транспорта, проблемы, возникающие на границе Москвы и области, и перспективы заброшен-

ных территорий. Цифры по вводу объектов культуры, спорта и детских учреждений в высшей степени впечатляющие.

Одним из центральных мероприятий стала дискуссия «20 лет, которые не потрясли мир». Руководитель Центра современной архитектуры Ирина Коробьина собрала на Подиуме десять звезд российской архитектуры для ответа на цикл вопросов, сформулированных ею для временного периода «Новая Москва – 4». По ее концепции, вся история архитектурного развития Москвы разбивается на 4 периода, и четвертый период начался 20 лет назад. Подзаголовок действия провокационный: подразумевалось, что именно в четвертый период российские архитекторы должны были бы выйти на мировую арену, но сделать это им не удалось. В ходе обсуждения выяснилось, что большинство архитекторов скорее озабочены «возделыванием своих садов», чем выходом на мировую арену: они делают свое дело и стараются делать его как можно лучше.

Полностью дискуссия «20 лет, которые не потрясли мир» будет опубликована в «Проекте Россия». На фестивале был отмечен качественный и количественный рост архитектурных журналов. «Архитектурный вестник» в последнем номере уделил большое внимание Иркутску, Ангарску и Шелехову. «ARX» выступил стратегическим партнером Фестиваля и наградил

всех лауреатов подпиской. Появился интереснейший по содержанию журнал Международной Академии Архитектуры (на который, как и на все вышеперечисленные, можно подписаться в Иркутском доме архитектора). Журнал МАА планирует выпустить своеобразную антологию выдающихся современных архитекторов; начало публикациям положено творческими портретами Массимильано Фуксаса и Захи Хадид.

К числу наиболее удавшихся и востребованных можно отнести и мастер-класс Тотана Кузембаева. Начав проектировать в Зеленограде, он вышел на орбиту известности в перестроечный период. В работах того периода отчетливо слышится конструктивистская не только по форме, но и по революционному настрою нота: тематика его проектов связана с публичными местами, сквозными городскими пространствами и продвижением социально значимых событий в пространство города и общественное сознание. Последующая эволюция приводит его к созданию очень своеобразной и индивидуальной ниши – проектированию частных особняков, совершенно оригинальных, необычных и далеких от той «попсы», которая захлестывает сегодня индивидуальное домостроение. Они чисты по жанру, необычны по философии и очень авторские. Кузембаев – востребованный архитектор у тех заказчиков, которые согласны на неужи-

данные, нестандартные решения. Таких заказчиков можно условно обозначить как «новых русских», именно с их «легкой руки» авторская архитектура частных особняков приобретает стиль, своеобычность и индивидуальность, позволяющие говорить о ней как о новом слове российской архитектуры вообще.

Большой интерес вызвал мастер-класс Михаила Хазанова. Высока степень вероятности, что Михаил станет гостем фестиваля «ЗВС-08»: он приглашен и дал предварительное согласие.

Церемония награждения была разделена на 2 дня. В первый вручались награды детям, молодежи и студентам, авторам публикаций и видеофильмов. Во второй день – награды конкурса «Архитектура и градостроительство регионов и городов», конкурса за проекты и постройки. Сюрпризом для участников было выступление перед церемонией награждения всеми любимого саксофониста (и архитектора по образованию) Алексея Козлова. Вручение «Хрустального Дедала» украсил своим концертом Андрей Макаревич, тоже имеющий отношение к архитектуре. «Дедал» улетел на сей раз в Самару, а не остался в столицах. Его вручили за чистую по жанру и языку гостиницу, близкую к идеям и решениям русского авангарда и великолепную по технологическому исполнению.



Тотан Кузембаев

Илья Лежава, Александр Кузьмин, Виктор Логвинов, Сергей Ткаченко, Юрий Гнедовский, Михаил Хазанов, Александр Скокан, Владимир Юдинцев, Алексей Воронцов, Владимир Плоткин. Ведущая – Ирина Коробьина



Пленум правления Союза архитекторов России



23 октября состоялся VII Пленум правления Союза архитекторов России.

Два основных доклада президентов СА России и Союза московских архитекторов приведены в полном объеме ниже.

Президент РААСН А.П. Кудрявцев в своем выступлении отметил плодотворную работу Ю. Гнедовского, являющегося инициатором и организатором Фестиваля.

Прозвучала мысль о том, что фестивальные выставки привлекли большое число людей, заинтересованных в «архитектуре как зримом образе государства», демонстрирующемся в режиме реального времени. Президент Академии выразил надежду на то, что достижения регионов, показанные столь ярко и профессионально, явятся мощнейшим ресурсом воздействия на общественное мнение и

вызовут интерес как широкой общественности, так и властей. Постепенно, шаг за шагом, все четче проявляется российский архитектурный мейнстрим.

Во время работы Пленума в фойе Центрального дома архитектора была открыта выставка «Непрерывность», посвященная трем юбилеям: 140-летию Московского архитектурного общества, 75-летию Союза советских архитекторов и 15-летию

Международной ассоциации союзов архитекторов. Блестящей концепции выставки с многослойной шкалой (время, национальная идея, градостроительство, архитектура, личности) соответствовал великолепный дизайн.

Российская архитектура в зеркале пятнадцати фестивалей «Зодчество»

Доклад президента СА России Ю.П. Гнедовского



Сегодня, подводя итоги нового этапа развития архитектуры России, мы, конечно, хотим не только оценить этот период – в сравнении с прошлым. Мы хотим понять, как наша новая архитектура входит в контекст мирового искусства и куда мы движемся сегодня и завтра.

Пятнадцать лет фестивалей убедительно говорят о том, что большинство наших архитекторов внимательно следят за процессами в архитектуре Запада, оперируя в своем творчестве всем арсеналом пластических средств и материалов, принятых в мировой практике. Мы уже позволяем себе почти такие же свободные игры с формой зданий, хотя и сознаем, что к этому не вполне готовы наши строители, мы отстаем в сфере технологий и инженерного оборудования, потому что энергосбережение все еще является у нас только лозунгом, а не реальной практикой. Наш инвестор спешит получить «короткие деньги», избегая затрат на будущую жизнь здания.

Тем не менее за 15 лет проделан очевидный путь от несвободы к свободе, и сегодня мы должны признать, что ответственность за качество архитектуры практически целиком лежит на архитекторах – как в сфере градостроительства, так и в архитектуре зданий. А уж в сфере строительства особняков, частных домов или коттеджей, как их теперь

принято называть, свобода творчества вышла за всякие рамки и вызывает хоть к каким-то ограничениям хотя бы градостроительного порядка, но на самом деле – к цензуре нравов.

За истекшие годы произошла коренная переоценка нашей архитектуры XX века. Высшим достижением мирового масштаба признаны архитектура и искусство авангарда 20–30-х годов, а на житейском уровне и в искусствоведении признан этап ар-деко и послевоенный классицизм, именуемый у нас «сталинской архитектурой».

Что же сегодня? В большинстве работ наших архитекторов лежат идеи мирового авангарда, который в СССР пережил идеологический погром, а на Западе развивался более естественно, достигнув тех вершин, которые сегодня являют нам звезды мировой архитектуры (и которых теперь охотно приглашают в Россию наши крупные инвесторы).

Но в отечественной архитектуре, хотя и в малом числе, сохранились последователи или «романтики» классицизма и ар-деко. У них есть и свои инвесторы, считающие, что нынешний «авангард» – это бесчеловечный тупиковый путь, особенно для исторических городов и загородных особняков. Этим убежденным «классицистам» сегодня немного. Их отличает серьезное отношение как к ком-

позиции, так и к пропорциям, деталям ордера и т.д. На этом фоне особенно неприятно выглядят многочисленные поделки, которые возникают как реверанс в сторону заказчика, но профессионально несостоятельны.

Итак, основное направление состоит в развитии идей «современного движения» со всеми его модификациями. Ему сопутствуют вариации ретроспективных поисков (неоклассицизма, неомодерна и др.).

История повторяется. В XIX веке шла борьба идей и направлений в диапазоне «западники – славянофиль», поиск особого пути России, который ищут политики и сегодня. В современной архитектуре России особенно остро стоит вопрос взаимодействия новых зданий с исторической средой, здесь особенно часто возникает «ретроархитектура», что в Москве поддерживается властью.

Глобализация и идентичность – это дилемма лежит в основе дискуссий во всем мире, а охрана культурного наследия рассматривается как борьба за экологию культуры. На прошлом Конгрессе МСА в Стамбуле в числе звездных докладчиков был М.Б. Пиотровский – крупнейший знаток искусства Востока, в том числе мусульманского мира. При рассмотрении темы «Взаимовлияния Запада и Востока в культуре и архитектуре» Михаил Борисович

нашел простой и наглядный «ключ» к механизму этих взаимных влияний. Показав примеры знаковых форм в архитектуре (купола, башни, аркады, колоннады и т.д.), он проиллюстрировал глубинное сходство и внешние различия произведений архитектуры Запада и Востока. Были видны и изменения во времени: детали и декоративные элементы менялись под явным влиянием тех или иных ярких произведений, возникавших в разных видах культуры.

А «переносчиками» этих влияний были торговые люди всех стран, привозившие книги и предметы искусства, а также художники и архитекторы, путешествовавшие вместе с ними или самостоятельно. Яркие образы неведомых доселе стран и городов становились частью их собственного художественного мира и перевоплощались в их произведения, обогащая язык собственной художественной культуры.

И это происходило с архитектурой, представлявшей собой совершенно разные культуры, религии, традиции. Вспомним развитие европейской и российской архитектуры под мощным влиянием «языческой» античности, достижений Греции и Рима в градостроительстве и архитектуре, которые питают и самую современную архитектуру сегодня.

Все это я предположил к разговору о путях раз-

вития архитектуры Новой России, в которой идут дебаты о традициях и новаторстве, о подражательности в современных произведениях российских архитекторов на фоне активного приглашения в страну западных звезд.

Условимся о том, что во все времена (начиная с Аристотеля Фиорванти) в российской архитектуре работали приглашенные архитекторы Запада (греки, итальянцы, французы, англичане, немцы), которые не только создавали образцы «передовой» архитектуры того времени, но и участвовали в обучении российских звезд и строителей.

В свою очередь, они не только исполняли каноны и формы православного храма, но и применяли традиционные для России материалы и цветовые решения, что в итоге и сделало их неповторимо «русскими». Важно и то, что они жили в России и включались в ее культурную и историческую среду.

Чему же нас учит исторический опыт? Тому, что культура и архитектура России были всегда включены в процессы развития мировой культуры и мировой архитектуры. Попытки отгородиться и найти свой «особый путь» предпринимались в разное время, но это привело лишь к искажению процессов развития искусства в целом и архитектуры в частности.

Подлинный подъем к вершинам искусства происходил во времена свободного развития – в начале XX века в живописи («серебряный век») и в 20-е годы в архитектуре («русский авангард»). Поиски национального стиля в России и других странах в конце XIX века и в советское время не получили глубокого художественного развития.

Как же формируется «культурная идентичность», или национальные особенности, в архитектуре как части культуры и искусства страны?

Полагаю, что она возникает путем сложения всех составляющих художественного процесса, в котором решающая роль принадлежит искреннему художнику, который появился и сфор-

мировался в определенной культурно-исторической среде. В архитектуре сюда входит градостроительная и природная среда, к которой автор сознательно выбирает то или иное отношение (контекст, контраст и т.п.).

Возвращаясь к реальному опыту развития архитектуры России за 15-летний период, который получил отражение на ежегодных фестивалях «Зодчество», позволю себе утверждать, что оценки наших жюри достаточно объективны и позволяют сделать следующие выводы.

Архитектура России развивается в русле мировой архитектуры, и это направление можно считать перспективным.

Конечно, и в нашей, и в западной современной архитектуре имеются существенные различия в диапазоне «хай-тек» (стекло, металл) и брутализм (бетон, камень). Но средства выразительности и язык современной архитектуры сложился как единая система художественного мышления.

«Ретроархитектуре» присущи свои вечные ценности, созданные классикой, готикой, барокко, которые вправе иметь своих адептов и могут вдруг выйти на авансцену, как это случилось в 30-х годах XX века в виде ар-деко.

Одна новая область архитектуры – архитектура храмов – находится сегодня вне естественного конкурентного русла развития. Недаром на наших фестивалях награду удостаивались только реставрации храмов прошлых веков. Область, которая во все времена была представлена самыми яркими произведениями знаменитых архитекторов, вдруг оказалась в замкнутом кругу церковных заказчиков и архитекторов, которые не ставят и не решают задач развития архитектуры храмов как высокого искусства. Здесь господствует ретроархитектура дурного вкуса в стилистике XVII–XIX века. Молчат критики, искусствоведы, а ситуация остается тревожной.

Анализ процессов развития нашей архитектуры требует, конечно, более капитальной подготовки. Хочу предложить провести

на эту тему специальную конференцию.

Сегодня для нашей архитектурной практики важнейшее значение приобретает честная конкуренция через систему профессиональных конкурсов, смотров, архитектурной критики.

После периода самовосхваления в советской архитектуре наступило время повального охаивания всего, что было тогда сделано, а заодно унижения отечественных архитекторов сегодня. Международные конкурсы на самые ответственные объекты вдруг превратились в конкурсы-заказы западным архитекторам без участия российских. Выдающийся архитектор Норманн Фостер вдруг стал как бы «главным архитектором России», получив целую серию заказов, минуя конкурсное соревнование. Но он только «ледокол», прокладывающий путь не только звездам, но и рядовым архитекторам Запада. Для них Россия – это только рынок заказов, а не «поле битвы мысли», как говорил об архитектуре Мис ван дер Роэ.

По словам А.П. Кудрявцева, на заседании Совета по культуре при Президенте РФ В.В. Путин обратил внимание на этот перекося в нашей конкурсной практике и предложил нам заняться упорядочиванием ее. Мы направили в Правительство проект Постановления о конкурсах и надеемся на положительную реакцию.

Но дело не только в архитектурных конкурсах, которых вообще ничтожное количество. Дело в упорядочивании отношений в проектно-деловом в целом, здесь нашим союзником является Международный союз архитекторов. В соглашении МСА «По минимальным стандартам архитектурной практики» в разделе «Этика» говорится, что архитектор, работающий в другой стране, должен уважать ее культуру и сотрудничать с местным архитектором.

В стремлении организовать в стране честную конкуренцию на все виды госзаказов был принят соответствующий Федеральный закон. Здесь уже слово «конкурс» стало синонимом заказа или закупки, а решения прини-

маются некой «конкурсной комиссией», а не профессиональным жюри. В конце июля 2007 года в Закон были внесены поправки, которые предусматривают учет художественной значимости произведений искусства и квалификации участников конкурса, но, как вы понимаете, это далеко от конкурсных правил, выработанных международным сообществом для архитектуры.

Вопросы защиты рынка в области сельского хозяйства, поддержки малого и среднего бизнеса сейчас широко обсуждаются.

В нашей сфере вопросы организации честной творческой конкуренции и защиты российских архитекторов требуют создания специальной программы при Союзе с привлечением юристов и правоведов. Цена вопроса слишком велика, чтобы медлить.

Наша задача состоит также в пропаганде положительного опыта и тех заказчиков, которые поддерживают и финансируют конкурсы, даже небольшие по охвату «блиц-турниры». Наши фестивали со смотрами-конкурсами проектов и построек, которые стали традиционными во многих регионах, – это тоже поддержка наших архитекторов, их лучших работ. Нужно шире публиковать их результаты, рекламировать победителей и участников, больше работать со СМИ.

Итак, отмечая позитивное развитие новой российской архитектуры, нам нужно, в-первых, начать широкую кампанию по пропаганде наших достижений и мастеров. Это должно стать важнейшей задачей каждой организации Союза. Во-вторых, разработать программу правового обеспечения и защиты отечественных архитекторов на рынке услуг (включая аттестаты Союза). В-третьих, подготовить нашу часть соглашения по вступлению России в ВТО. В-четвертых, добиться принятия Постановления Правительства о конкурсах, где будет предусмотрена их обязательность для важнейших объектов города (и села) с гарантиями получения заказа по результатам и для заказчика, и для авторов-конкурсантов.

Объединения архитекторов России: история и актуальные задачи

Доклад президента Союза московских архитекторов В.Н. Логвинова



Московское архитектурное общество, устав которого был утвержден императором Александром II 140 лет назад (27 октября 1867 г.), было одним из первых профессиональных объединений не только в России, но и в мире, уступая первенство только Британскому, Ирландскому и Американскому институтам архитекторов¹ (1834, 1839, 1857 гг. соответственно).

Почему именно в Москве, а не первой столице – в Санкт-Петербурге, и почему в это время образовалось первое объединение архитекторов?

Реформы Александра II (прежде всего – отмена крепостного права) вызвали бурную активизацию частной и общественной инициативы, в свою очередь, стимулирующую промышленное развитие России. Все новшества входили в Россию именно через Москву.

В 60-е годы стремительно формируется московский железнодорожный узел. Каждый год Москва соединяется железной дорогой с ближайшими городами – Владимиром, Ярославлем, Казанью, Курском, Смоленском. Это усилило бурное развитие промышленности, торговли, финансовой сферы, приводя к настоящему строительному буму. Всего за 7 лет (с 1864 по 1871 г.) население Москвы выросло вдвое, продолжая расти каждые последующие 10 лет на 20–25%. По темпам роста Москву в эти годы можно было сравнить только с Манчестером и Нью-Йорком.

Бурное гражданское строительство, появление новых типов зданий, новых материалов, конструкций, технологий совпало с активным храмовым строительством в Москве, продолжающей позиционировать себя центром духовной национальной жизни – Третьим Римом. Это, в свою очередь, стимулировало активный поиск национальных корней в археологии, художественной культуре и древнем (допетровском) зодчестве.

На волне новых научных, хозяйственных, культурных направлений общественной жизни появились как грибы новые художественные и научные общества, среди которых

только MAO можно отнести к профессиональному объединению. Хотя было то, что роднило его со всеми другими обществами России и мира. Это его изначальная научная и просветительская направленность, зафиксированная в §1 Устава MAO: содействие распространению художественных и технических знаний².

Двойственная природа архитектуры продиктовала два главных направления научного изучения: новых строительных материалов, конструкций и технологий и историко-архитектурные исследования.

Выдающуюся роль в деятельности MAO на протяжении всех 65 лет его существования сыграл его основатель Михаил Дормидонтович Быковский, сформулировавший главный смысл его создания: пользуясь профессиональными навыками, служить тому, что требует от зодчего «Истинная общественная польза».

Эту гражданскую позицию разделяли все без исключения председатели MAO, среди которых были такие выдающиеся универсальные архитекторы-практики, ученые и организаторы, как Николай Васильевич Никитин, возглавлявший MAO 15 лет, Дмитрий Николаевич Чичагов, Константин Михайлович Быковский (10 лет председатель MAO), Федор Осипович Шехтель (15 лет), сыгравший в истории MAO особую роль. Благодаря огромному авторитету самый крупный и яркий зодчий Москвы и России конца XIX – начала XX века сумел сохранить MAO в этот тяжелый период войны и социальных революций, передав в 1922 году эстафету не менее авторитетному Алексею Викторовичу Щусеву, бывшему председателем MAO вплоть до его ликвидации в 1932 году.

MAO выступило с инициативой проведения первого съезда российских зодчих еще в 1832 году, во время проведения в Москве Первой Политехнической выставки, на которой присутствовало большое количество архитекторов России. Однако этот съезд состоялся только через 20 лет в Санкт-Петербурге и был организован Петербургским обществом архитекторов. Соревно-

вание между двумя крупнейшими объединениями архитекторов России продолжалось и дальше. Два из пяти съездов зодчих России были организованы по инициативе MAO.

Съезды обладали колоссальным авторитетом и оказывали огромное влияние на развитие науки и практики. Выработанные на Первом съезде формы и методы работы, включая организацию докладов, процедуру принятия постановлений, организацию выставок, издание Дневников съездов, без существенных изменений сохранились и на последующих съездах.

В основном сохранилась и тематика обсуждаемых проблем, проходившая в пяти секциях: художественной, технико-строительной, санитарной, законодательной и общих вопросов.

Знакомясь с материалами первого съезда, прошедшего 115 лет назад, удивляешься актуальности в прямом смысле «вечных» проблем, стоящих перед объединениями архитекторов России.

Кроме общих научных и художественных проблем, вопросов стили, новой техники и технологии именно на съездах поднималась внутрипрофессиональная проблематика: вопросы образования, повышения квалификации, организации труда зодчих, конструкторского дела, статуса профессии, оплаты труда зодчих, законодательной базы и т.д.

Второе – это преемственность в формах организации съездов в дореволюционной России, в Советском Союзе и в современной Российской Федерации.

Однако после образования Союза советских архитекторов обсуждения на съездах внутрипрофессиональных проблем (переданных в ведение государственных органов) было значительно сужено, а на передний план вышла идеологическая тематика – направленность развития советской архитектуры.

На это обстоятельство повлиял переходный (между MAO и ССА) период 20-х годов, когда одновременно кроме MAO существовал ряд творческих группировок – АСНОВА, АРУ, ОСА, САСС, ВОПРА.

Эти группировки нельзя в полной мере назвать профессиональными объединениями архитекторов, т.к. они образовались на идеологической, а не на профессиональной основе, объединяя только единомышленников одного стилистического направления или течения в архитектуре.

Из всех вошедших в Союз советских архитекторов в качестве творческих секторов только MAO сохраняло профессиональное объединение архитекторов, обеспечив тем самым преемственность традиций таких объединений в России в новых социальных и политических условиях.

Примечательно, что MAO сохранялось как организационная форма в Советской России целых 15 лет, что свидетельствует не только об определенной инертности общественных институтов, но и о зависимости организационных форм профессиональных объединений от развития экономики. Как и в годы создания MAO, в конце 20-х годов Россия снова вступила в новый период индустриализации (и строительного бума), но с совершенно иными, противоположными установками.

Новые грандиозные и амбициозные планы переустройства России ставили новые задачи и требовали других организационных форм объединений архитекторов. Прежде всего, необходимо было покончить с идеологической региональной раздробленностью таких объединений и начать создание единой идеологии. И не случайно такое объединение создавалось (на базе MAO) именно в Москве, вернувшей себе роль политической столицы державы. Так же не случайно быстрое уничтожение «творческих группировок», в сохранение и развитие которых наивно верили организаторы ССА.

Архитекторы могли теперь колебаться только вместе с линией единственной партии, меняя направление своей деятельности на противоположное, когда партия прикажет³.

Выполняя политические, идеологические и экономические планы государства, новое объединение архитекторов получило значительные

1. До MAO в Российской империи образовались Рижское и Одесское АО, однако они существовали как частные иностранные общества, не поддерживаемые императором до 1889 г.

2. Коренное отличие MAO в том, что Британский и Американский институты архитекторов изначально ставили своей целью регулирование архитектурной деятельности (регистрацию, экзаменование, расценки).

полномочия и финансовую помощь государства, приобрета фактически (де-факто) статус государственно-общественной организации (по аналогии с профсоюзами, академиями и другими научными, техническими и художественными обществами).

Этот статус Союз советских архитекторов сохранил до последнего дня своего существования, закономерно не передав его правопреемникам – союзам архитекторов новых независимых государств, реорганизовавшихся в правовую форму общественных. Объединение «Союз архитекторов России» стало независимым от государства, которое вскоре отказалось от какой-либо помощи любым профессиональным объединениям.

Парадоксально, но, изменив свой правовой статус, новое объединение архитекторов все те же 15(!) лет существует в принципиально не изменившихся организационных формах. Понимая их неадекватность новым политическим и экономическим реалиям нового демократического государства, мы – вместе – стремимся найти новые формы, пытаясь взять государственную функцию лицензирования, создать новое объединение лицензированных архитекторов или реорганизовать Союз в саморегулируемую организацию.

С удивительно точной периодичностью (примерно через 60 лет) в России происходят крупные социальные сдвиги и политические реформы. Эти катаклизмы после разрухи и стагнации через 10–15 лет приводят к экономическому подь-

ему и строительному буму, что в свою очередь приводит к реорганизации профессиональных объединений архитекторов.

Подойдя от истории ко второй части доклада, к актуальным задачам сегодняшнего дня, необходимо отметить, что реорганизация Союза архитекторов России в саморегулируемую организацию снова откладывается на неопределенное время. Законопроект «О внесении изменений и дополнений в Градостроительный кодекс Российской Федерации (в части саморегулируемых организаций)» исключен из плана работы осенней сессии Государственной Думы.

По самым оптимистическим прогнозам, Государственная Дума нового состава может начать рассмотрение этого законопроекта не раньше осени следующего, 2008 года, а принять его в третьем чтении – не ранее начала 2009 года.

При этом нет никаких гарантий, что замечания и предложения САР к указанному законопроекту будут приняты разработчиками закона и Госдумой, что может исключить саму возможность реорганизации САР в саморегулируемую организацию, т.к. обе редакции законопроекта, внесенные в Госдуму сейчас, не предусматривают такой возможности.

В то же время, под влиянием экономического подъема в обществе, в государственных органах и политических кругах растет понимание общественной и государственной значимости и важности архитектурной и градостроительной деятельности для развития социальной сферы, экономики и культуры.

После десятилетий безразличия к вопросам обустройства страны – создания среды жизнедеятельности – политическая и деловая элиты России приблизились к пониманию факта, что от качественного решения вопросов архитектуры и градостроительства в огромной степени зависит качество жизни всех без исключения слоев общества, решение социальных, демографических, экологических, политических проблем регионов России, а также международный имидж Российской Федерации.

Составляя наиболее значимый долговечный слой материальной культуры, архитектура имеет огромное значение для развития культуры любого общества, а, занимая важнейшее место в экономике, градостроительство имеет гигантский потенциал для развития экономики любой страны.

Современной России необходима внятная государственная политика в области расселения, градостроительства и архитектуры не в меньшей, а в большей степени, чем при Петре, Екатерине II или Сталине.

Практически все национальные проекты, Олимпийские игры в Сочи в 2014 году, саммит АСЕ во Владивостоке 2012 года и многие другие крупные государственные общероссийские и региональные проекты для успешной реализации требуют участия высококвалифицированных специалистов – архитекторов и градостроителей – и новых форм организации архитектурной деятельности, адекватных реалиям нынешнего этапа развития России и гарантирующих наилучший результат реализации этих проектов.

Настало время, переосмыслив отечественный и мировой опыт, соизмерив его с масштабными задачами будущей России, вернуться к вопросу создания концепции развития архитектуры и градостроительства демократической России XXI века, обеспечивающую ей достойное место в ряду мировых держав.

Механизм создания подобных концепций отработан в Торгово-промышленной палате РФ – это создание и организация работы Межведомственного Совета из представителей всех заинтересованных государственных и общественных организаций, деловых и политических кругов, который в течение 4–5 двухдневных выездных заседаний вырабатывает рекомендации по созданию системы правовых, экономических, организационных методов решения проблемы.

Документы Межведомственного Совета ложатся в основу законодательных актов РФ и организационных решений государственных органов.

Вопрос о функциях, полномочиях и статусе государственных, государственно-общественных, общественных (в том числе саморегулируемых) и иных организаций решается при этом на взаимосогласованной системной основе в рамках единой стратегии государственного развития.

Время ставит перед нами – профессиональными объединениями архитекторов России – новые сложные задачи, и мы, сознавая свою ответственность перед обществом, обязаны, опираясь на знание истории, ответить на этот вызов, не посрамив славы наших предшественников.

3. Более подробно советский период освещается в докладе Д.А. Новикова и в статье автора о последних годах существования СА СССР (АВ, № 5, 2007 г.)



Попытка возрождения капустников была принята доброжелательно

Международные встречи



19 октября, в дни Фестиваля «Зодчество-2007», был проведен круглый стол, посвященный проблемам Международного Союза Архитекторов и Региона II. Его вели вице-президент Международного Союза Архитекторов Мартин Драховский и представитель России в Совете МСА Андрей Кафтанов. В тот же день в здании СА России в Гранатном переулке состоялось совещание представителей Региона II МСА.

Вели совещание вице-президент по Региону II Мартин Драховский и паст-вице-президент МСА, президент САР Юрий Гнедовский, участвовали Георгий Стоилов (ММА), Андрей Кафтанов, новый президент польского Союза архитекторов Ежи Грохульский, представитель России в Комиссии по профессиональной практике Елена Григорьева, содиректор рабочей группы «Архитектура и туризм» Андрей Иванов (знакомый иркутянам по участию в ЗВС), члены рабочей группы «Архитектура и дети» Инга Абаева и Нонна Азнавурян, член рабочей программы «Спорт и досуг» Сергей Тимофеев, представители Казахстана Акмурза Рустамбеков и Серик Рустамбеков, возглавляющий Международную Ассоциацию Союзов Архитекторов

(МАСА), которая объединяет страны СНГ, президент СА Киргизии Эсенжан Бекташев, вице-президент Национального СА Украины Виктор Худяков, директор департамента городского развития Рижской Думы Петерис Странцис, президент СМА Виктор Логвинов, вице-президенты СА России Борис Нелюбин и Юрий Сдобнов, Игорь Воскресенский и президент РААСН Александр Кудрявцев.

Регион II является наиболее многочисленным в составе МСА: он объединяет 33 страны; сюда входят бывшие республики Советского Союза, страны Балтии и Ближнего Востока. Главным вопросом была подготовка юбилейного (40 лет МСА) Конгресса в Турине. Говоря об истории создания МСА, участники отдали должное огромному вкладу членов Региона I (Западная Европа) и Региона II, благодаря инициативности которых и был организован МСА.

Тема предстоящего Конгресса – «Transmitting Architecture» («Архитектура как послание» – передающая, непрерывная, связывающая во времени и пространстве архитектура). Лейтмотив Конгресса – коммуникационные функции архитектуры и сама архитектура как средство общения

во всех ее формах и проявлениях.

Каждой стране-участнице предназначается выставочная площадка, но дополнительно будет создан и стенд Региона II. Концепция выставки Региона II – «Место встречи». По Региону II будет выпущен каталог с именами всех вице-президентов и членов Совета, презентацией каждой страны на своей странице. Сюда же войдут имена победителей конкурсов (в том числе и молодежных), информация о рабочих группах региона и их делах за истекшие с момента предыдущего Конгресса 3 года. Будут представлены награды, которые учреждают разные страны региона: награда Леонардо, награда Фонда Чернихова, премия Василиса Сгутаса (Греция) и т.д. Эти публикации будут содействовать распространению «конкурсного сознания» у архитекторов, побуждать их к участию. По предложению турецкой секции следующее собрание Региона II состоится в феврале 2008 года в Стамбуле.

На совещании в Москве прозвучал призыв к руководителям архитектурных вузов, факультетов к активному привлечению студентов к участию в международных мероприятиях МСА. Участие

в конгрессах исключительно по информативности и творческой наполненности. Конгресс – элемент непрерывного образования для практикующих архитекторов, а для студентов – дополнительный семестр в системе обучения. В Иркутске сложилась хорошая традиция делегировать студентов на эти конгрессы, и мы надеемся, что она будет продолжена.

Были поставлены вопросы о совершенствовании структуры и бюджета МСА, о предстоящих выборах: раз в 3 года переизбираются президент, вице-президент, происходит ротация в Совете МСА. Известно, что баллотироваться намерены Джанкарло Луис (Италия), вице-президент по Региону I, и Луиза Кокс (Австралия), первый вице-президент МСА и вице-президент по Региону IV.

МСА поддержал позицию САР в дискуссии вокруг проекта здания Газпрома в Санкт-Петербурге. Президент МСА Газтан Сью не только подписал формальный протокол, но и обратился лично к Президенту В.В. Путину. Со стороны МСА и международной архитектурной общественности продолжает проводиться наблюдение за развитием этой ситуации, хотя в «деле Газпрома» все достаточно проблематично. Так, РИБА (Королевский институт архитекторов Британии) вынес частное определение в адрес авторов этого проекта о недопустимости вмешательства в историческую среду города, но в МСА он же защищает права команды своих архитекторов, занявшей первое место в конкурсе. А команда продолжает сотрудничество с Матвиенко и Газпромом, не считая нужным реагировать на российскую национальную и международную архитектурную общественность. Прецедент с Газпромом имел столь широкий резонанс, что Газтан Сью выступил в МСА с предложением о создании Хартии честной архитектурной практики (см. информацию о ежегодном заседании Комиссии по профессиональной практике Международного союза архитекторов).

А. Кудрявцев, Ю. Гнедовский, М. Драховский, Г. Стоилов и Айвис Барда, руководитель Латвийско-Российского информационного центра на открытии выставки латвийской архитектуры



МЫ НАЧИНАЕМ СТРОИТЕЛЬСТВО



**16 ЛЕТ
УСПЕШНОЙ РАБОТЫ**

ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА

Лицензия: Д 730489 от 15.05.2006, выдана Федеральным агентством по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству

- 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





Директор института Заслуженный
строитель России Н.А. Кузаков

Иркутский проектно-изыскательский институт «Иркутскжелдор-проект» ведет свою историю с 1938 года. Сегодня это крупнейшее предприятие в своей отрасли, выполняющее полный комплекс проектно-изыскательских работ. Свою миссию институт видит в проектировании безопасных и высокотехнологичных предприятий и объектов для железнодорожной отрасли, а также красивого, удобного и недорогого жилья для жителей Сибири. Стратегической целью института является создание проектных разработок и услуг, отвечающих самым высоким критериям качества, для максимально полного удовлетворения требований и ожиданий потребителей.

Наш адрес:

664007 г. Иркутск,
ул. Карла Маркса, 59

Тел./факс:
(3952) 64-40-27

E-mail:
nkuzakov@irk.esrr.ru
www.irrdi.ru



Иркутский проектно-изыскательский институт «Иркутскжелдорпроект» является филиалом ОАО «Росжелдорпроект». В настоящее время ОАО «Росжелдорпроект» является одним из лидеров на рынке проектно-изыскательских работ как для объектов строительства железнодорожного транспорта, так и для нужд городского хозяйства. Филиальная сеть ОАО «Росжелдорпроект» включает в себя 22 института, что позволяет осуществлять проектные и изыскательские работы на территории всей России.

Для достижения поставленных целей в институте «Иркутскжелдорпроект» разработана и внедрена система

управления качеством на основе международных стандартов ISO 9000-2000. Система получила международный (IQNet) и отечественные («Госстандарт России», «Русский Регистр») сертификаты соответствия. Высокое качество разработок «Иркутскжелдорпроекта» подтверждают многочисленные дипломы, завоеванные на российских и международных конкурсах.

Установление новых контактов и укрепление сложившихся деловых связей является приоритетным направлением развития института.





Архитектурный проект жилой застройки в г. Братске



Виды деятельности:

- инженерно-геологические и топографо-геодезические работы;
- градостроительное проектирование;
- проектирование зданий различного назначения, сооружений ж/д транспорта.
- проектирование и реставрация памятников истории и культуры;
- проектирование и построение сетей сгущения и съемочного обособления;
- создание и обновление цифровых и электронных карт;
- наблюдение за деформациями земной поверхности, осуществление мониторинга;
- создание геоинформационных систем различных направлений;
- лазерное сканирование и обработка полученных материалов;
- наблюдения за деформациями зданий и сооружений;
- мониторинг деформации земной поверхности в районах развития природных и техногенных процессов;
- определение границы вечной мерзлоты;
- прогнозирование изменений свойств грунтов в процессе строительства и эксплуатации возводимых на них объектов;
- буровые работы.



Группа жилых домов по ул. Ржанова в г. Иркутске

Реконструкция ж/д вокзала на ст. Слюдянка Восточно-Сибирской железной дороги

Тепловозвагонное депо на о. Юность в г. Иркутске



АрхСтояние

Летом, 4 августа, в деревне Никола-Ленивец, в национальном парке «Угра» Калужской области, в 4 часах езды от Москвы прошел второй фестиваль «АрхСтояние». В этом году он приобрел статус международного, а кураторы Юлия Бычкова и Антон Кочуркин впервые обозначили тему – «Граница и бесконечность», желая, с одной стороны, изучить степень влияния фестиваля на жизнь близлежащих деревень, а с другой – определить его границы, которые должны быть исследованы, осознаны и обозначены архитекторами и дизайнерами.

Автор идеи Николай Полисский проводил в Никола-Ленивце и раньше архитектурные акции и перформансы. Это были зимняя лепка снеговиков и летняя постройка зиккурата. Объекты живут своей жизнью, что попрочнее – служат несколько лет, из хрупких материалов – утрачиваются. Само название

фестиваля взято от исторического события – стояния на реке Угре.

Весь комплекс «АрхСтояния» – это своеобразный музей под открытым небом, арх-объекты объединены общей тематикой – экология и творчество, при этом каждая экспозиция имеет свой контекст и концепцию.

Вход на фестиваль начинается с моста, он выполнен из бревен и закручен в спираль (Юрий Авакумов «Золотая спираль Архимеда»). Потом в лесу прорублена тропа к столу, сквозь который проросли тонкие стволы березок. Березы, видимо, плодоносят яблоками, так как именно они украшают стол по всей длине. А вот дальше проект «Сарай» архитектурного бюро «Меганом» – внутреннее пространство погружает тебя в звездную ночь прямо днем, весь объект просверлен мелкими отверстиями, и солнечный свет, проникая вовнутрь, окружает нас своими лучиками, как тысячи звезд.

«Николино Ухо» Влада Савинкина и Владимира Кузьмина (3), несмотря на странное название, выглядит довольно гармонично. Как бы его определить – например, несколько скамеек с округлым навесом: хочешь – смотри, хочешь – слушай. Навес подхватывает и от ветра, и от дождя. А сидеть на скамейках городские жители все же привыкли больше, чем на траве.

«Журавель» Василия Щетинина стал импровизированным флагштоком фестиваля.

Самый напряженный объект – «Полумост Надежды» Тимура Башкаева. Оригинальная идея и воплощение. Тематика объекта связана с историей места. Мост можно построить, если обе стороны согласны, а если согласия нет, то можно построить только половину моста. Половина моста построена на самом высоком месте деревни – так получилось, что у церкви.

Все это объекты первого фестиваля «Арх-

Стояние–2006» – они живут своей собственной жизнью, некоторые со временем утрачиваются, а иные стоят и приобретают новый смысл, как, например, «Самонапряженная структура» К. Иогансона и В.М. Колейчука – значение композиции на втором фестивале участники семи-нара было переосмыслено в «Добро и Зло». Созданная уникальная огромная качеля, три бруса которой рассчитаны таким образом, что, надавливая на один из них, можно качаться на остальных, – это своеобразная граница между Добром и Злом.

Звездами этого года стали отточенно-европейский проект Адриана Гейзе «Шишкин дом» и «Граница империи» Николая Полисского.

«Шишкин дом» сразу привлекает внимание – он полностью выполнен из шишек; на опушке молодого леса – правильный квадрат со стенами выше человеческого роста, но без крыши,





нет обычного входа на уровне земли, мы можем попасть туда по внешней лестнице. Как рассказал автор проекта Адриан Гейзе, архитектор из West 8, вследствие роста семян, которые находятся в шишках, стены будут медленно разрушаться, тем самым стирая границы между человеком и природой, — полная гармония со средой, чистота и правильность форм покорили сердца всех его посетителей.

Внутри «дома» стоят различные экспонаты, созданные молодыми архитекторами в рамках семинара workshop «Vacation of the place», который West 8 проводил с 1 по 4 августа. В семинаре участвовали студенты из Венгрии, Германии, Украины, Беларуси и России, жившие все это время в палаточном городке. Травянистые инсталляции, которые считаются мебелью «Шишкина дома», милые и маленькие — столик с теми же шишками, плетенка из цветущего горошка, вязанки коротких бревен и стебель крапивы на кочке-возвышении и т.д.

Насколько замкнутым, как бы устремленным внутрь себя является объект Адриана Гейзе, настолько же открыта и слита с природой работа Полисского — «Границы империи». Суровый и официальный державный символ России — двуглавый орёл — переосмыслен художником в духе древних тотемов. Грозные ракетные боеголовки превратились в архаические булавы. В поле за деревянной раскинулась аллея резных деревянных столбов, увенчанных стран-

ными изображениями, одновременно и монументальная — как колоннады Пальмиры, и магическая — как капище неведомого племени, и уютная — как деревенский курятник.

Поблизости от «границы» — еще один проект Полисского «Вавилонская башня». Она тоже очень большая и основана на принципе корзины, которая плетется снизу вверх, постепенно, рядами из лозы и березовых прутьев. Последний ряд еще зеленый, внизу — толстые плетеные стены, вокруг — строительные леса. Высота уже метров семь, и башню уже неплохо видно при подъезде. Автор, однако, не хочет останавливаться на достигнутом и приглашает всех желающих поучаствовать в ее строительстве, то есть плетении. Конструкция довольно-таки прочная и обещает стать вполне себе вавилонской.

Открытие фестиваля «АрхСтойание-2007» совпало

с завершением международного творческого семинара «Infinity in Russia». В семинаре приняли участие 44 молодых человека — художники, архитекторы и дизайнеры из Италии, Германии, Польши, Латвии, Германии, Беларуси, Украины и России.

Молодежный workshop провели немецкие архитекторы Герхард Айленс и Ирина Заславская, которые своим многосоставным проектом «Infinity in Russia» проложили путь по разным закоулкам территории — в частности, от основной поляны к проекту Николая Полисского «Граница империи». Итальянские студенты из подручных средств сделали в лесу кафе — деревянные столики и лежаки, над которыми играет музыка от развешанных бутылок-бубенцов (8). Русские студентки посреди поля соорудили философскую кровать из бревен — тяжелых мыслей, березовых веток — более легких и сена

— мечтаний, которым можно предаться, полеживая на ней. Другие вырезали прямо в земле силуэт лежащего человека, который собирает мусор. В одном из уголков леса между березами натянута тонкие, почти невидимые нити, указывающие хрупкую неприкосновенность природы, которую так легко нарушить. Один из самых удивительных объектов — «Бесконечность», представленный белорусскими архитекторами Донским и Ариарским, — это путь перехода из одной двери в другую: если ты пройдешь, не упав, то попадешь в бесконечность.

Наконец-то мы стремимся преодолеть пространство и попасть в новое измерение, расширить и преодолеть границы. Фестиваль показал новый путь решения архитектурного пространства.

Анастасия Потапова
Козак Александра

«Граница империи»

Фрагмент
«Границы империи»
«Журавель»



Фототурнир «Один день»

«Зенит – конец сезона»,
Данилов Александр

«Шашлык»
Котова Елена,
Пантелеева Екатерина,
Троиновская Екатерина



2-го ноября в Иркутске прошло уникальное арт-событие, беспрецедентное для культурной жизни нашего города: турнир по фотоохоте «Один день». Акция «Один день» совместила в себе конкурс фотографии и фото-перформанс – презентацию лучших работ.

Перед участниками была поставлена задача – зафиксировать один день из жизни города и его жителей, было предложено три номинации – «Архитектура», «Человек в октябре» и «Не формат».

Начинающие художники, архитекторы и дизайнеры представили свой взгляд на Иркутск. Визуальные эффекты соседства исторических памятников и современных зданий, эклектика архитектурных стилей, фрагменты городской повседневности, портреты жителей – все это

темы конкурсных работ. Получился неожиданный Иркутск – динамичное противоречивое пространство жизни молодых людей, не отягощенных художественными штампами и бытовыми стереотипами.

Разноплановое жюри было представлено известными людьми Иркутска – Журилова Евгения (главный управляющий развлекательного комплекса «Разгулофф»), Иванова Ольга (главный редактор журнала «Супермаркет Новостроек»), Козак Игорь Владимирович (архитектор, директор АБ «Перспектива»), Константины Галина Ивановна (генеральный директор компании «Графика+»), Тарханов Николай Алексеевич (продюсер, режиссер), Безлепкин Андрей Борисович (московский фотограф).

После первого отбора жюри в финал из представленных 210 вышло 36 работ, которые можно было увидеть на следующий день в рамках специального фото-перформанса. Второй этап конкурса происходил прямо во время вечеринки – жюри назвало победителей в заявленных номинациях, спонсоры вручили свои призы симпатий, а все участники и просто пришедшие посмотреть поделили работу зрительской симпатии смешным и остроумным значком «Им!!!».

Поздравляем победителей «Человек в октябре»: «Краски осеннего утра», Мартынов Денис «Архитектура»: «Система логики», Речкина Дарья «Не формат»: «Шашлык», Котова Елена, Пантелеева

Екатерина, Троиновская Екатерина

Симпатии жюри «Человек в октябре»: «Зенит» – конец сезона», Данилов Александр «Не формат»: «Курбатовские бани. Плата за гордость», Квасов Андрей «Архитектура»: «Окна», Черняк Елена, Николаева Светлана «В земном отражении», Аносов С.С, Аносова Е.А.

Акцию подготовил творческий коллектив «capitany.apu» при поддержке Иркутской региональной организации Союза архитекторов России и Клуба молодых архитекторов. Организаторы пообещали продолжение – другой «Один день» города мы еще увидим...

«Курбатовские бани. Плата за гордость»
Квасов Андрей Валерьевич

«Система логики»
Речкина Дарья

«Окна»
Черняк Елена,
Николаева Светлана





«Краски
осеннего утра»
Мартынов Денис

КТО «ВЛАДЕЕТ» БЕРЛИНСКИМ ЦЕНТРАЛЬНЫМ ВОКЗАЛОМ? Об авторских правах архитекторов

Вне зависимости, будь то железнодорожный вокзал в Берлине, большой торговый центр во Франкфурте или школа в Мюнхене, – вопрос об авторских правах архитекторов обсуждается сейчас по всей стране. И если речь идет о зданиях и отдельных личностях, пресса с удовольствием хватается за эту тему. В том или ином случае нет сомнений, что легко возникающие конфликты переходят в пробу сил в борьбе между «произвольным владельцем здания» и «ориентированным на искусство архитектором, игнорирующим экономические аспекты». Здесь дебаты никоим образом не приносят помощь, и, независимо от возникающего диспута, они только заставляют владельцев здания, с одной стороны, и архитекторов – с другой, чувствовать себя неуверенно.

С недавних пор некоторые архитекторы ожидают, что их проекты автоматически защищены авторским правом. С другой стороны, владельцы здания вдруг начинают опасаться, что долгосрочные контракты с архитекторами недостаточно надежны, чтобы противостоять возможным претензиям архитекторов на авторские права.

На сегодняшний день наличие подобных конфликтов свидетельствует, что юридичес-

кая ситуация все еще остается такой же, как раньше. С 1965 года закон об авторском праве в Германии защищает архитектурные работы, но эта группа не включает подавляющее большинство работ по обычным постройкам. Только те архитектурные или градостроительные работы, которые заметно выделяются среди обычных построек своей исключительностью и творческим исполнением, подлежат защите законом об авторском праве.

В противоположность запатентованным техническим изобретениям, чья защита очевидна всем, к сожалению, нет такого списка, при помощи которого здания могли бы оцениваться согласно требуемым стандартам. Только суды могли бы четко установить уровень, необходимый для охраны авторского права в том или ином случае, что не облегчает решение проблемы целиком.

Но если здание является архитектурным творением и признано законом об авторском праве, архитектор может рассчитывать на право защиты своей интеллектуальной собственности. В этом случае важно подчеркнуть, что два владельца могут заявлять о своих правах на одно и то же здание. Владелец здания имеет здание в собственности, соответственно, архитектор руководит процессом в качес-

тве интеллектуального собственника. Эти две претензии могут столкнуться, например, когда фактический владелец намеревается реконструировать здание, а интеллектуальный собственник настаивает на том, чтобы придерживались его проекта.

Конечно, этот случай вызывает негодование, поскольку очевидно, что здание принадлежит владельцу, и он волен делать с ним все, что пожелает. Однажды судья даже вынес решение, чтобы архитектор разрешил трансформацию плоской крыши в двускатную по причине протекания. В своем заключении он заявил, что, в конечном счете, именно владелец в своем здании вынужден противостоять дождям, а не архитектор. Однако авторское право изначально защищает законные интересы архитектора в отношении своей интеллектуальной собственности.

Это кажется вполне убедительным в случае плагиата, имея в виду выдающийся архитектурный проект, на создание которого уходит много времени и затрат и который мог бы быть легко применим. В скором времени выдающиеся проекты почти не будут появляться, поскольку такие усилия вряд ли окупятся. Архитектор заинтересован в сохранении своей работы в

неизменном виде. И ему не должны приписывать интеллектуальную работу, которую он не выполнял, поскольку только в редчайших случаях на здании написано большими буквами: «Строительные изменения были внесены не автором-архитектором». Поскольку архитекторы могут делать себе рекламу только своими работами, очень важно защитить также их законные интересы.

В конце концов, интерес владельца здания использовать свою собственность так, как ему хочется, и заинтересованность архитектора в защите своей интеллектуальной собственности должны быть тщательным образом взвешены. В итоге станет возможным разрешение многих вопросов. Делом творчества обоих партнеров остается принятие тех мер, которые удовлетворяли бы интересы владельца здания в экономическом аспекте и одновременно могли бы преобразовать исходный проект так, чтобы не посягнуть на интеллектуальную собственность автора. Обмен мнениями, сдержанность, посредничество – способов много. Но конечно же лучше не доводить дело до суда.

Тильман Принц,
генеральный секретарь
Федеральной палаты
германских архитекторов,
Берлин

ЧП: самовольная «модернизация» Радиодома

Осенью этого года незаметно для горожан из пристрой к зданию Государственной телерадиокомпании «Иркутск» по улице Горького, 15 переехал спортивный магазин (те, кто в нем бывал, знают, что, действительно, это было крайне неудобное торговое место). Чуть позже стало ясно, с какой целью освободили помещения: в огороженном строительным забором объеме нижнего открытого уровня (между ногами-пилонами) стали монтировать металлические конструкции – кому-то явно не давало покоя неработа-

ющее на него «пустующее» пространство. Мы не могли не обратить внимание на вопиющий факт коммерциализации этого задуманного проектом и благополучно существующего уже порядка 20 лет общественного пространства, как и автор этого уникального для Иркутска архитектурного сооружения.

Напомним, что пристройка к зданию ИГТРК было возведена в 1980-е годы в стиле брутализм по проекту известного архитектора Николая Белякова и стала одной из визитных архитектурных точек города.

Редакция обратилась к Николаю Николаевичу с просьбой прокомментировать происходящую модернизацию его любимого детища. После ознакомления с предоставленной им перепиской необходимость в интервью отпала сама собой. Мы просто публикуем заявление Н.Н. Белякова (с его согласия) в три адреса и просим-реакцию на заявление городской администрации – без комментариев.

«Комитет по градостроительной политике администрации г. Иркутска
Е.А. Харитонову

Начальнику УАиГ администрации г. Иркутска
Е.А. Третьякову
Директору филиала ГТРК «Иркутск» А.И. Голованову

Убедительно прошу принять меры по приостановлению несогласованного с администрацией г. Иркутска строительства дополнительного объема под зданием Радиодома по ул. Горького, № 15.

Два года назад я в качестве автора этого сооружения, стоящего уже свыше 20 лет, дал согласие на встройку под объемом радиостудии небольшого легкого павильона с основным

условием: будет сохранен пешеходный тротуар как продолжение сквера им. Горького, и тем самым будут выполнены первоначальные градостроительные требования АПЗ на строительство данного сооружения с сохранением его архитектурного облика.

Однако действительность перечеркнула все допустимые ожидания.

Стройка ведется по несогласованному мною, как автором, рабочим чертежам.

По моим сведениям, документация на данное строительство также не согласована и с органами архитектуры г. Иркутска, что повлечет за собой прямое нарушение российских законов: «Об авторском праве и смежных правах» 1993 г., «Об архитектурной деятельности в Российской Федерации» 1995 г. — и возможные неприятные для застройщика и собственника здания последствия».

08.10.2007, архитектор Н.Н. Беляков»

В тот же день (8 октября) заявление Н.Н. Белякова было официально передано адресатам (входящие: б/н, № 5465 и № 831 соответственно). Комитет по градостроительной политике городской администрации отреагировал адекватно только через 20 дней — 29 октября, направив письмо (исх. № 945-70-5276/7) в адрес директора ГТРК «Иркутск»:

«В связи с тем, что Вами самовольно начато строительство по несогласованному проекту под зданием Радиокomiteта по ул. Горького, 15 и данное строительство ведет к нарушению закона «Об архитектурной деятельности в РФ», в том числе и закона об авторских правах, требуем приостановить начатое строительство...»

Е.А. Харитонов».

За эти двадцать дней, само собой, работы по

изменению первоначального — бесспорно, ценного облика архитектурного произведения продолжались — металлоконструкции были смонтированы...

Хочется верить, что, пока печатался настоящий номер журнала, собственнику, пользователю и «инвестору» уже вручены очередные соответствующие письма, предписания с требованием демонтажа самовольно возведенных конструкций, и достойнейшему зданию эпохи советской архитектуры, которых в Иркутске единицы и которые уже никогда не повторятся, все же не будет нанесен ущерб — во благо одного конкретно взятого лица и за счет, в том числе, захвата общественно важного пространства.

Алексей Чертилов



Пристрой к зданию ИГТРК в момент монтажа металлоконструкций, октябрь 2007

АРХИТЕКТУРА НА СКАМЬЕ ПОДСУДИМЫХ Британский телеканал начал программу для публичного выявления зданий, которые следует разрушить

Телевидение приобщает народы к привычкам цивилизованных государств. Например, к привычке к суду. На российских телеканалах одна за другой появляются передачи из зала суда. Судят чудаков, судят сумасшедших, судят влюбленных, воров и обманщиков, судят и ни в чем не повинных и даже весьма симпатичных людей — одним словом, судят всех тех, на кого кто-нибудь да напишет жалобу.

Дело хорошее — суд становится делом заурядным, повседневным. Люди начинают понимать принципы судопроизводства и правовые нормы. Наконец является на экране ответ на старый вопрос «а судьи кто?». Вот перед нами лица судей — Павел Астахов, Михаил Борщевский.

Судить можно не только соседей и женихов. В Великобритании решили судить городские здания, то есть архитектуру. Мера наказания, предусмотренная этим судом, довольно крутая — смертная

казнь. Архитектурное сооружение, которое будет признано уродливым, будет снесено с лица земли. Известный аналог мы имели в Москве в сфере искусства. Директора музея имени Сахарова судили за выставку «Осторожно, религия!». Судили — и осудили. В том процессе художников и их покровителей обвиняли не в отсутствии таланта, а в глумлении над иконами. В стране, где лет этак 70 тому назад народ под руководством любимых партии и правительства взрывал храмы и сжигал иконы, этот судебный процесс можно считать вполне закономерным, но, так сказать, несколько запоздавшим.

Спрашивается, а чего же англичанам неимется? Там ничего подобного не было. Храмов не взрывали. Да, не взрывали, но были к этому чрезвычайно близки. Было время, когда готические соборы не взрывали, но давали им ветшать и рушиться. Не будь они столь ладно постро-

енными, их сегодня уже на земле и не осталось бы. Но архитектура не сводится к одним лишь храмам. Каждое архитектурное сооружение есть если не храм, то некий памятник, то есть тоже нечто священное.

Глава Королевского института британских архитекторов Джордж Фергюсон был известен своей непримиримостью к зданиям, которые, как он говорит, оскорбляют зрение и наносят эстетический ущерб окружающей среде. Такие здания, с его точки зрения, не заслуживают права стоять на земле, их нужно сносить, ломать, взрывать.

Есть разные прецеденты. Кому-то не понравились башни Всемирного торгового центра, и они были уничтожены заодно с сотнями ничего не имевших против них пассажира авиалайнеров. Эти башни, построенные архитектором Минору Ямасаки, оказались вторым по счету его сооружением, удостоившимся взрыва. Первое — знаменитые

жилые дома в Пруэт-Иго — были взорваны не Аль-Каедой, а местными муниципальными властями именно за то, что оскорбляли взгляд. Эти дома принадлежали тому самому интернациональному стилю, который сам был готов в годы своей юности взрывать все, что авангард начала прошлого века считал безвкусицей. А безвкусицей он считал почти все, что было построено в период с 1870 по 1913 год.

Так вот англичане в начале XX века почти не взрывали зданий по двум причинам, во-первых, потому что здания, каковы бы они ни были с архитектурной точки зрения, все же есть чья-то ответственность, имеющая немалую утилитарную ценность. А во-вторых, потому что в начале XX века в Англии мало кто разделял вкусы архитектурного авангарда. К середине века таких людей было уже немало.

Александр Раппапорт



Прекрасный и яростный мир

В этом смысле всего того, что когда-либо было в прошлом; того, что это прошлое не остается мертвым грузом, но возвращается к нам, чудесным образом глубоко в нас воплощаясь.
Р.-М. Рильке

Мышь в мешке, змея за пазухой, огниво в руке.
Л. Фейхтвангер

Как писать о художнике, которого любишь? Как не повторить еще раз ставшие избитыми, хоть и не теряющие смысла, хвалебные эпитеты, совершенно справедливо применяемые к выдающемуся художнику современности? Как не удивиться еще раз, сколь многого он достиг в свои 40 лет? Не восхищаться его стремительным, по нынешним временам, взлетом и поистине мировой известностью? Конечно, еще будут написаны толстые труды, где скрупулезно распишут все его достижения и удачи. Но сейчас он в пути, и я позволю лишь несколько замечаний. Они касаются не столько самих его работ и их формальных достоинств, сколько того, как известный художник существует сегодня в мире и как этот мир вспоминает о себе нечто такое, что он забыл прочно и, казалось, навсегда.

В апреле 2007 года в Музейной студии областного краеведческого музея иркутяне увидели выставочный проект Даши Намдакова «Вселенная кочевника». Осенью состоялась мировая премьера фильма «Монгол», на съемках которого он был главным художником. Дополнением к этим событиям стало интервью, взятое у художника 27 сентября в его мастерской (г. Москва).

Естественным образом материал статьи распался на два относительно самостоятельных сюжета: контексты (вызовы и риски бытия художника в современном мире); особенности творчества в его традиционном понимании. На вторую тему написано довольно много, в том числе и в журнале «ПБ» (см. №№ 4, 5, 6).

Контексты

Контекст первый. В Намдакове ничто не раздражает. Когда я пересматривала опубликованные материалы, то постоянно наткалась на фразы журналистов вроде «спокойный», «уравновешенный», «мягкий»... При довольно многочисленных встречах я могла убедиться, что внимание к миру и окружающим людям, выдержанность, интеллигентность — естественные проявления его природы, столь же органичные, как и его одаренность. Даши красив, силен, пластичен, пропорционально сложен. Он одинаково хорошо выглядит в простецкой маечке, работая с заготовками будущих скульптур, — и на выставке в окружении сановитых чиновников самого высокого ранга, верхом на коне в родном селе — и на светском приеме. Движения его выверены, плавны. Он естественен и аристократичен в самом полном смысле слова: многовековая национальная культура и опыт дня сегодняшнего слились в его поведении так органично, что «иначе и быть не может». Можно сказать, что он — один из совершенных образов человеческой породы, созданных тысячелетними усилиями трудного сосуществования людей с требовательной природой и озаренных светом ума и духа. Это, конечно, черта характера, но и деталь имиджа, которая выносится «на суд взыскательному свету».

Особенность современного художественного пространства в том, что художники репрезентируют свое творчество, постоянно подчеркивая — преднамеренно или бессознательно — его сходство со своим внешним обликом. У меня была возможность оценить, какое значение имидж имеет для сегодняшнего художника: друзья, искренне увлекающиеся современным искусством и впервые знакомившиеся с работами Даши, хором отмечали в первую очередь его внешность, а потом уже качество его работ. Более того, и интерес к искусству Даши у них возникал по причине его человеческой привлекательности. Но «слу-

чай Даши» все-таки иной: по его высказываниям можно судить, что необходимость «представительства» принимается им как данность, без раздражения и рисовки.

Контекст второй. Поразмыслим над названием и сутью проекта: «Вселенная кочевника». Идея состояла в совмещении скульптур и археологических материалов, то есть в создании для скульптур именно того культурного окружения, в контексте которого их смыслы будут прочитываться наиболее адекватно. Вселенная — глобальное явление, охватывающее всё без исключения, явление целостное и законченное. Поэтому, воспринимая ее краешек, отдельные предметы, зритель мысленно может объединять их, реконструировать ее гармонию. Предметы экспозиции создают атмосферу подлинности и представляют самостоятельную ценность, одновременно являясь своеобразным пьедесталом для собственных работ мастера. Название ассоциативно связывает нас с достижениями кочевых народов и, конечно, в первую очередь — с образом и славой «человека второго тысячелетия», Чингисхана. Протягивается ниточка к уже устоявшемуся, признанному авторитету, обретенному мировую известность и резонанс. Так происходит конструирование системы сигналов, устанавливающих традицию и указывающих, в каком именно ключе произведения скульптора должны быть прочитаны.

Контекст третий. Сегодня чрезвычайно велика мода на этнографию, нечто невиданное и экзотическое. Возрастание интереса к предметам культуры, чуждой для Европы, стало буквально «маркой» двадцатого века. Этнографические элементы, связанные с непривычным образом жизни, ее трудностями, специфическими приметами этнических особенностей и типов, привлекают все большее внимание. Но конвергенция, которая представляется как сближение путей Африки и Европы, Запада и Востока, происходит и в плоскости пространственной, и «возрастной»,

исторической. Проект «Вселенная кочевника» и все творчество Намдакова в эту тенденцию хорошо вписались.

Он обращается к истории, но не в привычной форме повествования, а в образах; как художник, он ищет «историю сейчас». Тот факт, что где-то время остановилось, его не смущает, а вдохновляет: это значит, что есть нечто неизбывное. Реальность прошлого удостоверена данностью материальных, плотных, весомых предметов, пришедших из Богом забытых мест и эпох. Его связь с настоящим подтверждается положительным чувством, с каким мы их воспринимаем. Создавая новые ценности в традиционных формах, Намдаков творит связи с прошлым, и они становятся реальностью для современного сознания.

Таким образом, все тематические нити, которые завязаны не столько от искусства, сколько от социального контекста его существования, стянуты в узел должным образом и с должной силой, создавая необходимый фон для яркой звезды дарования Даши.

Творчество

В вещах, созданных Даши, поражают чистота мастерства и требовательность художника. К какой бы области искусства Намдаков



«Жемчужина».
Фото предоставлено Надеждой Комаровой



ни прикоснулся – будь то чеканка или графика, парковая скульптура или ювелирная подвеска, – он демонстрирует виртуозную технику. Создается впечатление, что он намеренно ищет наиболее трудные приемы: иначе ему неинтересно. Он осваивает новые технологии изготовления украшений, участвует – впервые для него – в создании монументального кинофильма и даже в традиционных рисунке и скульптуре выбирает путь наибольшего сопротивления. Блестящее мастерство связывает Намдакова с художественной традицией «старых мастеров» XX века, заключающейся в высоком профессионализме, и владением разнообразными умениями, в том числе чисто ремесленными. Его постоянная работа видна и в качестве изделий, и в их количестве. Столь разнообразно представленный, этот профессионализм отличает сегодня деятельность отнюдь не каждого художника. В том, что он делает, Намдаков не допускает ни лишней или небрежной линии, ни лишнего объема. Необходимость, уместность, «вылизанность»

формы – то, что отличает его творчество.

Намдаков – аристократ в своем искусстве. Он не будет создавать скульптуру из дешевого материала, который можно найти «на свалке»; серебро, бронза, красное дерево, золото, драгоценные камни – вот его любимцы. Изысканность и щедрость ювелирных украшений делают их чрезвычайно востребованными категорией состоятельных и – одновременно – художественно воспитанных потребителей.

Но в эти украшения вложена не только бездна труда, но и бездна изобретательности. Мастер нашел нишу, которая была не занята никем (да и вряд ли могла бы быть занята кем-нибудь, кроме него): ювелирные изделия Даши полны образов животных, странно и тревожно выглядящих в серьгах, кольцах и подвесках. Личинки, лемуры, пантеры, лягушки, змеи... Это действительно «бомба» в ювелирной отрасли. От его украшений и скульптур веет древними, архаическими представлениями и поверьями. В них – опыт веков, облагороженный умением и трудом. Вот об

этом опыте мне и хотелось бы поразмышлять.

Сегодня стало привычным говорить и писать вслед за Юнгом, что «художественное произведение надо рассматривать как образотворчество, свободно распоряжающееся всеми своими исходными условиями». Но в любом акте творения видны «следы прошлого», и человеку «кажется, что он плывет, тогда как его уносит невидимое течение». В скульптурах, графике и украшениях Даши прорывается надличностная сила, рождающая странные образы и формы, ускользающие от четкой работы мысли. Возможно, причина их популярности коренится не только в совершенстве формы и отделки, но и в органичной, не видимой с первого взгляда, традиционности. Усилием воли древний человек создавал из хаоса и угроз мира форму, красоту, мудрость, соединял разные смыслы и явления, которые по логике «разумного», современного мира должны быть обособлены. В небольшом презентационном фильме один из профессоров американского университета говорит, что «две тысячи лет назад Даши

был бы шаманом, тысячу лет назад – ламой, а сегодня он – художник».

Закостеневшая структура жестких оппозиций, утверждения и отрицания, добра и угрозы прорывает плотину стихии архаического бессознательного, превращаясь в нечто текучее и двусмысленное. В его мире нет недоушевленных предметов или сил; его пространство насыщено одновременно покоем и движением, оно нестабильно, трансформируется на глазах, а потому покой существ, находящихся внутри него, оказывается мнимым и временным. Но у превращения есть и свои законы. Звери ли превращаются в человека или он – в зверя? «Он» и «Она» – то ли копытные животные, то ли люди в природной телесности. «Жемчужина» – девушка-раковина. «Видение» – то ли лань, то ли женщина. Примеры можно множить и множить. Этот баланс на грани зооморфных форм сродни мифу и совершенно очевидно коррелирует с сюрреалистическими экспериментами, основной мотив которых – превращение, промежуточные формы

Бабр. Эскиз скульптуры для Иркутска
Фото Марина Ткачева





жизни, двусмысленность и неразличимость явлений. Из всех персонажей XX века, как мне кажется, Даши наиболее близок Сальвадору Дали по степени убедительности его образов и способности делать незаметным зазор между реальностью и фантастикой, парадоксальностью и наглядной достоверностью.

Но в одном наш герой не похож ни на кого: у него отсутствует ирония и сопутствующая ей некоторая «корявость» материальной формы, столь типичные для современного искусства в целом; он прост и естественно серьезен. Это взгляд ребенка со стихийно, «само собой» возникающими переходами от реальности к достоверной фантазии, который сочетается с духом мудреца и дополняется неоспоримой подлинностью предметного воплощения творческого замысла. Нигде Намдаков не погрешил против главного требования искусства высокого стиля: каждая из его работ – будь то конная статуя или кольцо – прекрасна, доделана до максимально возможной степени совершенства.

И все-таки от его работ веет опасностью, скрытой за оболочкой прирученной красоты стихийной угрозой. Раскоряченные, распластанные по земле стреляющие воины; черепа, отшлифованные ветрами и водой до зеркального блеска; невиданные или узнаваемые насекомые, намертво схватившие когтями драгоценные камни;

оскалившиеся звери и неведомо что видящие шаманы... Здесь не изжиты, но облагорожены тревога и смерть, некая почти первобытная ментальность, специфические особенности родоплеменного мировосприятия, психологии, концепции человека и общества.

Художник «сшивает» своим дарованием противоречивость бытия современного искусства, впитывающего токи расколотого мира, по-своему восстанавливает утраченную этим миром гармонию, удерживая и не теряя его сложности и конфликтности.

Из интервью с Даши Намдаковым

М.Т. Самая актуальная, самая «раскрученная» тема – это фильм «Монгол» и работа над фильмом. Что изменилось в вашем самочувствии и в вашем отношении к этому фильму после того, как он вышел на экраны?

Д.Н. Удивительно, какой огромный материал отснят. Я, как человек, который впервые вышел в кино, почувствовал, как все зависит от монтажа. Из этого материала, мне кажется, можно было 3 фильма настрогать... В Алма-Ате на премьере фильма я очень сильно волновался, все время ждал, когда же меня прижмет к креслу от неудобства, от неудовлетворения собой за работу. Но в конце просмотра понял, что мне фильм понравился. Я

считаю, что фильм состоялся как произведение искусства, а уже реакции могут быть разные. Люди разные, и было бы глупо считать, что фильм должен всем нравиться или не нравиться. Я посвятил этому проекту массу времени и, главное, участвовал в нем не зря.

М.Т. Вы говорите: «Я ждал, что мне будет неловко, неудобно...» Почему вам было бы неловко и неудобно?

Д.Н. Для нас, монгольских народов, тема Чингисхана – это нечто святое. В Монголии вообще Чингисхана обожествляют, для них он как божество. Ответственность очень большая: у нас не принято даже его имя громко вслух говорить, не то что снимать фильм, который увидит весь мир.

Мне надо было, чтобы меня народ не проклял за то, что я участвовал в этом проекте; если бы фильм не получился, меня могли бы просто проклясть. Я понимал, на что иду и чем рискую. Бодров мог позвать другого художника, и неизвестно, что бы тот сделал. Роль художника достаточно большая; вся ответственность за «картинку» на нем. Бодров пришел ко мне и сказал: «Я хочу снимать фильм с тобой, ты будешь моими глазами и ушами». Тогда я понял: а кто, если не я?

М.Т. А что было для вас самое интересное в этой работе?

Д.Н. Этот период был для меня эмоционально

достаточно тяжелым в силу разных причин. Я немножко «устал» от скульптуры, и мне надо было отвлечься, чем-то заняться. Приглашение режиссера пришло вовремя. Я уезжал в степи Внутренней Монголии, и в Синьцзян два года ездил. Я буквально отдыхал и окунался в нечто новое, оно меня просто выбило из суеты в Москве. Там спокойно, там степь, ветер. Конечно, работы было много, но она была в новой сфере и очень интересна. Важны были для меня новые люди, подружился с очень многими. Проект же международный: были европейцы, голландцы, немцы, китайцы. Участвовали корейцы, японцы, россияне, казахи. Такое общение очень интересно, хотя поначалу, конечно, было сложновато. Команда подобралась титулованная. А я – художник не кинематографический, и мне надо было за достаточно короткий срок свою команду убедить, что в меня можно верить, нужно было добиться взаимопонимания.

Мы вместе с Бодровым поехали в Тибет, в Монголию, лазили по горам, по деревням, подальше от туристических троп – там, где мало цивилизации. В Тибете вообще время остановилось. Удивительно: я много знал о Тибете, но когда поехал туда и целенаправленно попал в эту деревню, в глушь... оказалось, что есть такие места... время остановившееся, так красиво! Такие

Кадры из кинофильма «Монгол»



красивые люди, фактура одежды! Правда, в горах нехватка кислорода, дети все в язвочках, болеют, но они к этому привыкли. И Бодров говорит: «Вот что нам надо». Мы фотографировали да и просто покупали вещи, которые потом вкладывали в картинку... Наша задача была передать эпоху, время.

М.Т. На какой основе делались костюмы? На исторических гравюрах все так канонично и условно...

Д.Н. Да, на самом деле это очень сложно. Есть немного рисунков у китайцев, у персов. Рисунки достаточно схематичные. Реально сохранившихся костюмов вообще нет. Удивительно: параллельно с цивилизацией Чингисхана были великие цивилизации, от которых очень многое осталось. А у монголов культура кочевая, и от них ничего не осталось... От Золотой Орды еще кое-что осталось,

а от времен становления Чингисхана – вообще ничего. Очень важно понимать зрителям, что еще не было Империи, была реальная нищета, все еще впереди. Часто у людей в голове сидит, что Чингисхан – это богатство; они приходят в кино его увидеть, а знакомого-то еще и нет ничего... Поэтому я Бодрову сразу сказал: я буду делать на ощущениях. Да, мы не ставим исторический фильм,

у нас художественное произведение, мы должны переложить свои ощущения в картину. Естественно, мы основывались на сценарии, на работах Гумилева, а я пытался воссоздать то время, просто себя ставил в то время, оно мне достаточно близко... Кочевые народы многое у соседей перенимали. Мы не боялись, когда в кадр случайно попадали вещи из культуры западнее от них или восточ-

нее от них – кочевые народы от них брали все лучшее, особенно то, что касается оружия, военных трофеев...

М.Т. Вы считали, что это в порядке вещей – такое смешение народов, культур, предметов?

Д.Н. Да, монголы были тогда народом еще не состоявшимся: жили какие-то племена, схожие языком, культурой... Костяком у империи Чингисхана оказались монголы, был бы другой род, и Чингисхан из этого рода – все бы и назывались по-другому. Всех стали называть монголами, а на самом деле в численном отношении их было меньше. Была масса племен, живущих где-то рядом. Даже сейчас в Бурятии, например, диалекты западных и восточных бурят совершенно разные. А что уж говорить про племена разбросанные...

М.Т. Получается, что ваш проект – это своеобразная модель того, что было в истории: из разных народов, из разных племен собрались делать общее дело... Это же интересно!

Д.Н. Очень интересно! Думаю, что это скажется на моем творчестве. Более подробно специально начинаешь изучать историю. Раз уж ты создаешь костюмы, ты должен видеть время, город. Например, нужно было придумать и построить город тангутов – цивилизации, которая была, но ее следов не осталось. Каким он мог быть? Похожим на Китай с архитектурой пагод или все-таки на Среднюю Азию, а архитектура там была уже совершенно другая? И мы сами попытались сделать нечто среднее: тангуты ведь географически находились на территории, серединной между цивилизациями. Мы и постарались смешать два архитектурных стиля, сконструировать нечто новое. И костюмы тоже должны были соответствовать архитектуре, и лица людей – не в сторону Китая и не в сторону средней Азии. Все это настолько не просто было, но очень интересно!

М.Т. Вы не боитесь, что сейчас, когда фильм уже вышел, его начнут воспринимать как исторический фильм, как исторический источник – и дальше гово-



рить: «Вот есть «Монгол» – это для нас образец, давайте мы будем отсюда брать костюмы, декорации, панорамы и дальше будем работать по этому образцу»?

Д.Н. Я думаю, что это не очень хорошо, но так оно и будет. Кино имеет достаточно мощное влияние, и для многих людей это как достоверный факт: «Раз вы так сняли – значит, так оно и есть». На самом же деле это всего лишь наша версия. Мы об этом говорим и не скрываем, и ничуть не претендуем на то, что мы сделали точную копию того времени. Мы просто сделали свой взгляд. А то, что будут ему подражать, – может быть, не самое худшее, что мы сумели сделать. Мы работали с очень большой ответственностью, искренне пытались не искажать факты.

М.Т. Если ваш фильм сравнивать с какими-то другими фильмами, то с каким кинематографом вы чувствуете родство?

Д.Н. Ни с каким совершенно. Мы не похожи на Голливуд, и однозначно мы не похожи на китайские фильмы. В Китае стали снимать очень хорошее кино, но мы не похожи на них, потому что у нас не культура Китая или Голливуда. У нас получилось нечто свое. Мне кажется, только россияне сумеют такое снять. Ведь мы, россияне, давно путаемся: кто мы – европейцы или азиаты? Видимо, нечто среднее. Наверное, хорошо, что мы снимали: может, у нас получился такой продукт, который удобоварим и для западных людей, и для восточных? Мне кажется, что чистому европейцу не удастся снять такой фильм, как надо. Удивительный, конечно, человек Бодров, я этого

человека очень люблю: он проникся темой и с большой ответственностью отнесся к фильму. Главное – что посыл был правильный.

М.Т. Как получилось, что на главную роль выбрали японца?

Д.Н. Очень большая проблема была с актером на главную роль. У нас была даже паника. Перебрали огромное количество актеров. Мы не могли найти главного героя, потому что Бодров искал человека, чтобы без движения, без внешних проявлений должно было быть видно, что это сильная личность. Он должен изначально быть очень спокойным, играть какими-то внутренними ресурсами. Требовался очень мощный актер не внешне, а внутренним содержанием. Джамух – активный, а Темучжин должен играть на контрасте. Сыграть такого сдержанного, уравновешенного... всех перебрали, не могли найти. Всю Россию облазили, Китай, Корею. Бодров даже европейца предлагал. Я сказал, это неправильный выбор. Наконец, нашли в Японии Таданобу Асано. На фотографии он меня не убедил, но когда я поехал на встречу, то увидел, что он может сыграть. Знаете, не все видят на экране то, что Асано – мощный актер, играл спокойно, взвешенно. Темучжин у него волевой, целеустремленный. Рубить будет налево и направо, чтобы добиться своего. Стержень у человека.

М.Т. Я думаю, что к вам поступают или будут поступать предложения участвовать в кинематографических проектах. В каком проекте вы готовы участвовать?

Д.Н. В ближайшее время я не собираюсь заниматься кино, хотя предложения

поступают, даже от именитых режиссеров. Фильм делает режиссер, это его продукт. Никакой художник, никакой оператор не может этого сказать. А я привык сам отвечать за продукт, который я делаю. Я делаю выставку – и должен знать, что полностью отвечаю за нее, от эскизов до экспозиции. Возможно, через некоторое время, как вариант, я попробую сам снять фильм. Малобюджетный, интересный фильм, который в моей теме. Но сейчас я увлечен новой коллекцией. Осваиваю новые техники, закупая оборудование. Года через два, когда я пойму, что коллекция уже сформировалась, надо будет опять думать, чем же заняться.

М.Т. Если бы вы сами взяли за фильм, то это был бы фильм из национальной жизни? Насколько

«Воин». Фото предоставлено Надеждой Комаровой





вообще ваше творчество ориентировано на родовые, национальные корни? У меня ощущение, что это совсем другой мир, и какая-то интуиция подсказывает, что ваши изделия соответствуют сущности этого мира. Но они настолько современны... Они не этнографические. Они действительно сделаны человеком из XXI века.

Д.Н. Это хороший вопрос. Я раньше как-то не предполагал заниматься этнической темой, думал, что буду искать себя в современной пластике... Потом для себя решил, что это неправильно. Людей, которые работают в современной пластике, – море. А у меня все-таки есть ответственность перед своим народом. Чтобы интерес к нашей культуре, к нашей истории был больше, мне надо продолжать это дело. Просто я должен искать новую пластику, новые материалы.

М.Т. Я вдруг поймала себя на мысли, что большинство вещей, которые делаете вы или делаются по вашим проектам, несут какую-то внутреннюю опасность. Они прекрасные, они настолько совершенны, что просто абсолютно не к чему придраться, но они имеют какой-то эмоциональный заряд, который мне кажется очень тревожным.

Д.Н. Ну, просто все непонятное людям кажется опасным. Когда попадаешь в темную комнату, тебе страшно. Тут – то же самое: видишь нечто, непонятное тебе, и это тебя начинает тревожить. Понятно, когда цветочки, листочки, явно узнаваемые насекомые. Это западная культура, которая требует конкретного ответа: ящерица должна быть похожа на ящерицу, а птичка – на птичку. Что такое Восток? Ты там не узнаешь, какое изначально это животное; они же обязательно интерпретируют, делают все по-другому. Редко увидишь, чтобы один в один старались сделать, но, по крайней мере, раньше это было сложно. Настоящее искусство – это когда видишь что-то, и ты должен воссоздать ее на своем языке. Проще всего скопировать, а вот сделать нечто, чтобы оно было интересным и новым... Я лично стараюсь своих животных, своих насекомых

делать именно так. А человек увидит – и понимает, что такое насекомое существует, потому что у него есть телосложение, ноги, голова, глаза. Возможно, разные части взяты от разных насекомых, но в то же время – тронь, и она должна побежать. Это важно, чтобы ощущение настоящего сохранялось.

М.Т. Как получилось, что в ювелирных коллекциях у вас большая часть – насекомые или животные?

Д.Н. Зачем изобретать велосипед? Я являюсь скульптором, и мне никогда не переплунуть в мастерстве других ювелиров, которые делают вещи в чисто классическом стиле. Я не собираюсь с ними конкурировать – я пришел из скульптуры в эту нишу и буду делать скульптурные вещи. Животные просто оказались наиболее подходящей пластической темой. Другой ювелир, может, и не в состоянии этого сделать, потому что он не является скульптором. А мое преимущество скульптора надо реализовать, делать то, что я умею.

Часть ювелирных вещей мы сейчас делаем с применением современных цифровых технологий. Мы первые, кто в России освоил эти очень дорогие технологии изготовления. Благодаря им возможности сильно увеличиваются. Новая коллекция, которая вошла в экспозицию выставки в Алма-Ате, сделана по-новому.

М.Т. Я хочу задать еще один вопрос – о проектах для города Иркутска. Как возникла идея поставить скульптуру «Девушка со звездой» во дворе Нархоза? Ведь это достаточно нестандартная вещь.

Д.Н. Я сейчас даже не знаю, состоится она или нет, – все зависит от администрации университета. Когда я в последний раз был на встрече, думал, что это реально. Но часто заказчики бывают не готовы к тому, что такие вещи дорого стоят. У нее даже себестоимость достаточно большая, да еще труд многих людей тоже надо учитывать. Винокуров это понимает, но он просил дать время на обдумывание бюджета. Это был бы и для города очень красивый жест, не только для Университета

экономики и права.

М.Т. Какой величины будет эта скульптура?

Д.Н. Она должна быть небольшой. Я вообще не сторонник гигантских скульптур, думаю, что их время прошло. В Европе скульптуры государственных деятелей стоят рядом с прохожими, чуть больше человеческих размеров и без всяких постаментов. Когда задумываешь статую маленького размера, ты включаешь свои законы, а потом заказчик требует увеличить – и надо все переделывать, потому что иначе она будет выглядеть безобразно...

Возможно, я еще буду делать Бабра по заказу иркутской администрации.

М.Т. Вся пресса уже пишет, что Бабр будет.

Д.Н. Надо, чтобы город занимал более активную позицию. У меня идея готова, эскиз сделан. Реализовать ее никаких проблем нет, но нужно четкое и ясное понимание администрации города, что они реально хотят и реально готовы построить.

М.Т. Когда они высказывали желание сотрудничать с вами, они как сформулировали саму идею?

Д.Н. Вы знаете, город не проявлял интереса. У вас есть инициативная группа, которая занимается этим вопросом. Город просто одобрил, что они предложили. Сейчас как будто губернатор заинтересовался этой темой. Третьяковское место хорошее выбрал – в сквере Кирова.

М.Т. Были ли предъявлены какие-то ограничения?

Д.Н. Никаких ограничений не было, просто мы, как профессионалы, обсуждали, какой все-таки она должна

быть. Я-то предполагал, что она будет стоять не в сквере Кирова, а где-нибудь на улицах города. Тогда мы могли бы сделать более демократичного Бабра, который «гуляет сам по себе», – его можно обнять, сесть на него, поиграть...

М.Т. Я бы тоже такого предпочла!

Д.Н. А сквер Кирова все-таки обязывает. Это статусное место – рядом с областной администрацией, городской. Здесь она должна быть, наверно, более статичной. Мы ее поставим на какой-то постамент. Но размером он будет с реального тигра. Я раньше, когда делал первые эскизы, думал, что тема легкая, сразу бросился. И тут же понял, что тема, оказывается, очень не простая: сделать то, не знаю что. Когда ты делаешь для выставок, ты отвечаешь сам перед собой, вещь может нравиться или не нравиться – это уже не так важно. Это твои мысли. А когда ты вещь ставишь в городе – тут другая ситуация, ответственность, все-таки общественное мнение нужно учитывать. А тут, оказывается, есть сторонники Бабра, который похож на тигра, изначально он как бы и был тигром. Есть сторонники Бабра, который похож на бобра или вообще какое-нибудь фантастическое животное. Огромный плюс, что он вот такой фантастический. Это развязывает руки, и можно просто сделать нечто новое. Я такую ситуацию люблю. И в то же время, у людей не должно быть отторжения и разочарования, когда они увидят эту вещь, – дескать, вот Даши сделал, а мы ожидали, что это будет более понятно для нас. Это внутренняя борьба: как

сделать так, чтобы всех устроило? Очень сложная задача.

М.Т. Где еще предполагается поставить ваши скульптуры?

Д.Н. В Астане разговор идет о двух скульптурах – «Жемчужине» и «Хранителе». Это статуя сфинкса с крыльями. В июле я был в Алма-Ате, встречался с Назарбаевым и с мэром города. Они попросили сделать эскиз статуи принцессы Тамерис, Сакской царицы, которую они считают своим предком. Сейчас я жду ответа, если им мой проект подойдет, то буду делать.

Есть проект в Пекине, хотя поставить скульптуру в Гуанчжоу. Но все это на уровне предварительных разговоров.

М.Т. Все-таки интерес к такой скульптуре у вас есть?

Д.Н. Да, меня интересует все, что связано со скульптурами в городской среде. Разговор идет о шести-семи актуальных предложениях, которые сейчас возможны в городах: две работы в Иркутске, две – в Алма-Ате, две – в Китае; если, может быть, что-нибудь одно реализуется – я буду рад. Я готов к тому, что часто планы срываются.

С этой точки зрения заниматься именно выставочными работами очень удобно. Сделал – и едешь на выставку, не зависишь от решения властей. Сейчас я не впадаю в депрессию, когда что-то не получается, потому что много чем занимаюсь. Если бы я занимался только одним проектом, тогда срыв был бы просто трагедией. А так я достаточно независим...

М.Т. Каковы ваши планы в «первой любви» – выставочной скульптуре, что



здесь изменилось и какие у вас есть идеи?

Д.Н. Может быть, изменились размеры. Та коллекция, которая в основном была готова, пока я жил в Иркутске, – это, я считаю, зрелая коллекция. Когда я приехал сюда, в Москву, я попытался искать новую пластику, более европейскую. Но понял, что это – не мое. Сейчас я вернулся к своей тематике, но увеличил размер. Я готовлю в декабре выставку в Третьяковской галерее, и там будет при входе акцент на моих новых вещах.

М.Т. Спасибо большое.

Марина Ткачева
Фото в мастерской
Даши Намдакова
Марина Ткачева

Из новой ювелирной коллекции. Белое золото 750 пробы (черный родий). Вставки: черный бриллиант, рубин, шпинель



Заморский гость фестиваля «Зодчество Восточной Сибири – 2007»

Архитектурный фестиваль «Зодчество Восточной Сибири – 2007», объединивший участников от Урала до Забайкалья, подарил возможность общения в течение нескольких дней с интересным гостем – архитектором Марком А. Кампо из Амстердама. Во второй день фестиваля в Доме архитектора состоялся мастер-класс Марка А. Кампо, где он показал работы архитектурной фирмы, совладельцем которой является. Штат сотрудников из 60 человек выполняет огромный перечень проектных работ, начиная от исследования почвы, геодезии и завершая благоустройством,

архитектурой, дизайном интерьеров, градостроительством. На вопрос, чем объясняется такая разносторонняя деятельность фирмы, Марк ответил, что ему и его партнерам интересно делать проекты от подготовительных работ до полного завершения. Показанные на мастер-классе объекты, выполненные его мастерской в последние 5–7 лет, вызвали невольный вздох завистливых сибирских зодчих. Особенно поразили проекты и постройки общественных зданий, где предусмотрено абсолютно все для комфортной работы и отдыха служащих и посетителей.

На следующий день Марк А. Кампо прочитал обзорную лекцию на тему «Столкновение формализма и функционализма в европейской и голландской архитектуре XX–XXI в.» с богатым видеорядом. Небольшой зал Дома архитекторов был битком набит архитектурной молодежью и студентами, которые жадно ловили каждое слово мэтра. Солидные иркутские зодчие периодически помогали переводчице, уточняя название архитектурных стилей, школ, имен. В зале то и дело звучало: Баухаус, Гропиус, Мис ван дер Роэ и т.д. Журналисты ужасались чудовищной выхолощен-

ности функциональных жилищ эконом-класса в современных голландских городах и удивлялись симпатичным домам для цыган, которые строит правительство Нидерландов с целью приучить к оседлости этих вечных кочевников. Из лекции Марка А. Кампо стало понятно, кого мы должны «благодарить» за одноликие бетонные коробки, заполонившие весь Советский Союз в 60–80-е годы. Мастер-классы Марка А. Кампо только подстегнули желание узнать мэтра поближе, задать кучу вопросов в надежде получить кучу ответов. Но Марка все время окружали коллеги-архитек-



торы, и подобраться к нему оказалось не так-то просто. Возможность хотя бы немно-го пообщаться с диктофо-ном в руках представилась только во время экскурсии в Большие Коты.

Марк Алексей Иван Эмильевич А. Кампо. Родился в 1954 г. в г. Дижон, где расположено правительство Голландии. Окончил факультет архитектуры Технического университета г. Делфи. В 1986 г. стал партнером проектной фирмы. Читает лекции в вечерней Академии архитек-туры, г. Амстердам. Вторые русские имена даны в честь деда, выходца из Одессы.

Цель приезда Марка А. Кампо в Иркутск – наладить контакты с архитектур-ным факультетом ИРГТУ и узнать о возможностях обмена студентами, чтобы будущие сибирские зодчие могли проходить практику в Голландии. Также Марку очень хотелось увидеть бай-кальских нерп. В их семье царит культ животных, а дом с усадьбой превратились в минизоопарк.

– Марк, неужели все голландские архитектур-ные фирмы являются таки-ми же универсальными, как ваша, или у вас собра-лись гении от архитектуры? Есть ли в Голландии спе-циализация, как в России, когда одни фирмы занима-ются проектированием про-мышленных зданий, другие – гражданских и т.д.?

– Специализация, конечно, есть. Таких уни-версальных компаний, как наше архитектурное бюро, примерно 3–4, но это совсем не значит, что мы гении. Я считаю, что архитек-тура начинается с дверной ручки и заканчивается целым городом. Кроме того, градостроители не всегда мыслят так, как дизайнеры, и возможность делать все вдохновляет меня в работе. Таким образом, универсаль-ность – это мое профессио-нальное кредо.

– Профессию архитек-тора вы выбрали по како-му-то родственному при-меру или самостоятельно? Сложно ли поступить на архитектурный факультет в вашей стране?

– Когда мне было 16 лет, я побывал в архитектурной

фирме в Брюсселе и с этого момента «заболел» архи-тектурой. Когда я пошел учиться в Технический уни-верситет, никто в нашей семье не понимал, зачем я это сделал. Поступить на архитектурный факультет в Голландии не трудно, потому что никаких специальных вступительных предметов сдавать не требуется, доста-точно результатов выпуск-ных школьных экзаменов. Умение рисовать тоже не нужно. К сожалению, у нас каждый человек может стать архитектором; может быть, поэтому Голландия так безобразна в архитек-турном смысле. Возможно, я один из немногих, кто считает, что талант рисо-вальщика очень важен для профессии зодчего.

– Легко ли в Голландии найти работу молодым архитекторам?

– Спрос на наши услуги зависит от положения дел в экономике. Мне в свое время было трудно найти работу по специальности. Сейчас возможностей у молодежи очень много.

– Сколько архитекторов приходится на 1000 жителей страны?

– Население Голландии составляет около 15 милли-онов, один архитектор при-ходится приблизительно на 7500 человек. Для Европы это средний показатель. В Италии количество архите-кторов намного больше.

– Вчерашняя лекция поразила меня жесткой упрощенностью архитек-туры жилых зданий. Вы, конечно, знаете, что, с точки зрения обывателей, чем затейливее здание, тем в нем больше архи-тектуры. А ваши личные вкусы к чему тяготеют: к сложным композиционным решениям или грубой ути-литарности?

– Наш принцип состоит в том, что мы должны изба-виться от всех ненужных вещей. Если вы избавитесь от ненужных вещей, то полу-чите более архитектурное здание.

– Марк, вы сказали, что были в России шесть раз. В каких городах вам удалось побывать? Чем вас привлекает наша страна?

– Мне, как архитекто-ру, любопытен весь мир,



я много езжу, но к России испытываю особый интерес. У меня сложилось впечат-ление, что здесь люди по-человечески заинтересо-ваны друг в друге, им важна ваша личность. В других странах жители больше интересуются вашей про-фессией, социальным ста-тусом, семьей, финансовым положением.

Я бывал в Москве, Нижнем Новгороде, Самаре, Ульяновске. Когда летели в Иркутск, у нас была неболь-шая остановка в Петербурге.

– Какие из городов произвели на вас хорошее впечатление?

– Очень понравилась Самара. В то же время, по городской структуре и по строительству она похожа на Иркутск, Нижний Новгород. Русская культура удиви-тельно сильна внутренним единством и развернутостью по всей огромной стране. Удивляет также единство языка без четко выражен-ных диалектов. Возможно,

коренные носители и слы-шат языковую разницу в разных регионах страны, но вас одинаково поймут в любом уголке России. Такой же феномен наблюдается во Франции.

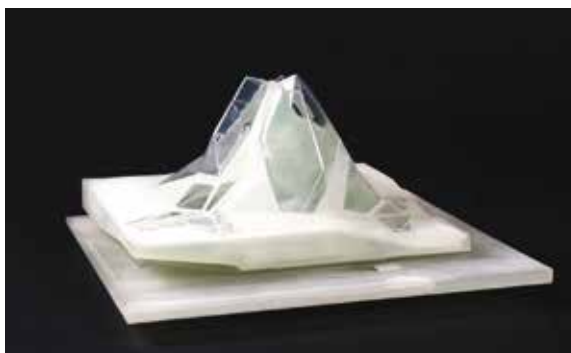
– Для нас это не удиви-тельно. В основе российской языковой и культур-ной унификации лежит мощная централизация власти вокруг Москвы и Санкт-Петербурга. Как вам Иркутск и Байкал?

– У вас впечатляющая природа, очень подходящая для туризма. В Самаре и Нижнем Новгороде таких возможностей меньше.

Записала Хадича Дулатова
Фото Анна Григорьева

Сакен Хусаинов

Чешская национальная библиотека, международный конкурс



Место: Чехия, Прага
Архитекторы: Ян Каплики,
Jan Kaplický
Студия архитектуры
и дизайна Future Systems

Вы – архитектор. Давно не были на родине. И вот приезжаете, чтоб поучаствовать в конкурсе: почтенное жюри выбирает лучший проект библиотеки. Вы побеждаете с идеей здания в виде разноцветного осьминога. Вы рады. Но президент вашей родной страны говорит, что ему проект не нравится. Что делаете вы? Вы отвечаете президенту, что он не прав!

«Чехия озадачена библиотекой в виде осьминога» - www.membrana.ru/articles/imagination/2007/05/16/201500.html

Студия архитектуры и дизайна Future Systems – www.future-systems.com

Использован материал сайта www.membrana.ru

Аэропорт в восточном стиле Jeddah International Airport



Место: арабский город
Jeddah
Архитектор: мастерская OMA
Рема Кулхаса

За 33 дней в году новый аэропорт в арабском городе Jeddah должен пропустить через себя порядка двух миллионов мусульман в период Великого Хаджа в Мекке. Данное специфичное использование этого аэропорта диктует свои правила к его архитектуре и планировочному решению.

Jeddah International Airport – http://architektonika.ru/2007/07/25/jeddah_international_airport.html

«Аэропорт в восточном стиле Jeddah International Airport» – <http://kolonna.info/arhitektura.php?id=8>

JEDDAH INTERNATIONAL AIRPORT, SAUDI ARABIA, JEDDAH, 2005 – http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=project&id=462&Itemid=10

Использован материал сайта www.architektonika.ru

Дома быстрого приготовления



«Многие считают сборные домики воплощением непостоянства, вынужденной дешевизны и примитивного дизайна. Однако это направление привлекает сейчас многих архитекторов. Они утверждают: модульные дома становятся интереснее. Типовая архитектура ломает свои догмы».

«Часть первая: рай в контейнере» – www.membrana.ru/articles/technic/2004/07/28/202500.html

«Часть вторая: миллионеры-улитки» – www.membrana.ru/articles/technic/2004/07/29/185000.html

«Часть третья: картонное жилье» – www.membrana.ru/articles/technic/2004/11/02/231600.html

«Часть четвертая: студенты в ящиках» – www.membrana.ru/articles/technic/2005/01/26/225200.html

«Часть пятая: жилые кубометры» – www.membrana.ru/articles/technic/2005/12/08/193600.html

Использован материал сайта www.membrana.ru

Гостиничный комплекс на Страстном бульваре Конкурс завершен – победители объявлены

30 августа 2007 г. были объявлены победители открытого конкурса на архитектурно-градостроительную концепцию гостиничного комплекса по адресу: г. Москва, Страстной бульвар, д. 6, стр. 1 и д. 4/3, стр. 2. Жюри конкурса

Председатель жюри – А.В. Кузьмин, председатель МКА, главный архитектор Москвы
Заместитель председателя – В.Н. Логвинов, президент СМА

Ответственный секретарь жюри – Т.Л. Пастернак
Члены жюри:

А.В. Гринев – директор ООО «Делиз»

О.М. Дедков – советник ООО «Делиз»

С.Б. Киселев – президент ООО «Сергей Киселев и Партнеры

С.В. Гнедовский – руководитель ООО «Архитектура и культурная политика»

В.И. Плоткин – главный архитектор ТПО «Резерв»

Члены жюри выслушали доклад ответственного секретаря жюри Т.Л. Пастернак и заключение Экспертной комиссии. На открытый конкурс на архитектурно-градостроительную концепцию гостиничного комплекса по адресу: г. Москва, Страстной бульвар, д. 6, стр. 1 и д. 4/3, стр. 2 было представлено 33 проекта. В 17 представленных проектах отмечены незначительные отступления от Программы конкурса:

невыполнение масштаба, несоблюдение размеров, отсутствие макетов.

РЕШИЛИ:

1. Проекты, представленные с незначительными отклонениями от Программы и Условий конкурса в части требований графического изображения (нарушение масштаба, размеров и количества фотоперспектив, отсутствие макетов по уважительным причинам), восполненными другими графическими изображениями, дающими возможность полностью оценить объемно-пространственное решение представленных проектов, рассматриваются наравне с другими представленными проектами.

2. Принять к рассмотрению проекты, полученные экспресс-почтой (девиз 772007, девиз 281527), в связи с тем, что они были отправлены до указанного в Программе и Условиях конкурса срока.

Отклонить от рассмотрения проекты под девизом 052825 и 060699, представленные позже указанного срока.

3. В соответствии с пунктом 1.8. Программы и Условий конкурса представляются на соответствие СНиП и МГСН, так как их объем соответствует стадии «предпроектные предложения».

4. После рассмотрения

членами жюри выставленных проектов была намечена процедура выбора проектов, претендующих на призовые места. Была определена процедура голосования – рейтинговое открытое голосование.

Для определения победителей конкурса отобраны шесть проектов. В результате голосования победили следующие проекты:

Проект под девизом 873959 – первое место,

Проект под девизом 165748 – второе место,

Проект под девизом 457048 – третье место,

Проект под девизом 070827 – третье место,

Проект под девизом 612395 – третье место.

Жюри утвердило результаты голосования.

5. После вскрытия девизных конвертов в присутствии участников конкурса определились авторские коллективы премированных проектов:

Проект под девизом 873959 – первое место и денежная премия в размере 1 000 000 руб.

Авторский коллектив:

руководители проекта – Невзоров Алексей Андреевич, Юзбашев Владимир Андреевич
архитекторы: Алешина Ольга Николаевна, Борисова Екатерина Леонидовна, Дряжжина Александра Сергеевна, Косин Денис Валентинович, Маслова Елена Владимировна, Парамонова Юлия

Андреевна, Сажин Илья Вячеславович, Титова Мария Викторовна

Проект под девизом 165748 – второе место и денежная премия 500 000 руб.

Авторский коллектив:

Пашкевич Иван Егорович, Османкин Валерий Викторович, Золотухин Евгений Владимирович, Потапова Анастасия Васильевна

Проект под девизом 457048 – третье место и денежная премия 200 000 руб.

Авторский коллектив:

Александр Мергольд, Борис Раввин

Проект под девизом 612395 – третье место и денежная премия 200 000 руб.

Авторский коллектив:

Воинова Наталия Сергеевна, Злобина Мария Леонидовна, Софинская Надежда Игоревна, Барсуков Денис Павлович

Проект под девизом 070827 – третье место и денежная премия 200 000 руб.

Авторский коллектив:

Таранов Андрей Иванович, Таранова Ксения Андреевна, Алипов Владимир Всеволодович

6. Жюри рекомендовало авторскому коллективу победившего проекта выполнить предложения по благоустройству прилегающих к участку конкурсного проектирования территорий.

Кроме того, СМА учредила три диплома для поощрения проектов, показавших оригинальность и своеобразие композиционного решения:

проекты под девизами 060699, 270807, 248587.

Жюри приняло решение: авторскому коллективу, получившему первое место, совместно с заказчиком в месячный срок подготовить в установленном порядке регламентный буклет и передать его в ГУП УПСР Москомархитектуры для оформления протокола регламентной комиссии у Главного архитектора Москвы.



Спортивно-оздоровительный комплекс «Изумруд» в г. Иркутске



Авторский коллектив:
ИРКУТСКЖЕЛДОРПРОЕКТ
архитекторы:
Красильников А.Г.,
Щукина М.А.,
Медведева О.С.,
интерьеры:
Домазетович Т.Б.
Дата постройки 2007 г.
В 2006 году стал собственностью заказчика на реконструкцию – ИргУПС

В 1969 году институтом «Иркутскгражданпроект» по проекту архитектора Антипина Л.Ф. был запроектирован спортивный комплекс в составе плавательного бассейна, спортивного зала и открытого хоккейного поля для Сосновской экспедиции. Строительство осуществлялось заказчиком собственными силами.

Проект реконструкции комплекса ставил целью полноценную смену гардероба. Изменилось все, кроме несущих конструкций (колонны и фермы покрытия), в том числе все стены.

Название, которое осталось неизменным со времен строительства, дало возможность «поиграть» с гем-

мологической темой – цвет тонированного остекления, острые углы, наклонные поверхности. Изумруд получил новую огранку.

Прием с наклонной плоскостью во входной группе дал возможность увеличить площади и добиться выразительного эффекта в рамках заданной темы.

В перспективе комплекс прирастет залом для баскетбола, теннисным кортом с трибунами и детским плавательным бассейном. Они объединятся по второму этажу остекленной галереей, которая также будет использоваться в качестве беговой дорожки.

Теплякова Ирина





фотогалерея
Аносов С.С., Аносова Е.А.
«В земном отражении»
Фото с конкурса
«Один день»

Крупнопанельное строительство – дело прошлого?

Столица Германии Берлин за последние 10–15 лет росла прежде всего за счет застройки центра. После объединения ФРГ и ГДР в 1990 г. там появилось множество престижных объектов: Правительственный квартал, Потсдамская площадь, главный вокзал... Об их качестве идут бесконечные споры специалистов, но большинство жителей города давно их одобрили. Современные строения берлинского Сити, стоившие несколько миллиардов евро, стали новыми символами этой европейской метрополии, население которой выросло до 3,3 миллионов человек.

В 15 км от центра города, на его восточной окраине, картина совсем другая. Но то, что там происходит, с точки зрения архитектуры и городского строительства не менее интересно. Результат этого процесса неизвестен. Попробуем рассказать по порядку.

ГДР десятилетиями страдала от нехватки жилья. Ровно 30 лет назад, в 1977 г., недалеко от Аллеи Космонавтов возвели два высотных здания в 18 и 21 этаж.

В них размещались комфортабельные квартиры. С этих двух домов начался новый район столицы – Берлин-Марцан (сегодня это большой район Марцан-Хеллерсдорф). Сначала там планировали построить 35 000 квартир с детскими садами, школами, детскими площадками, магазинами, поликлиниками, почтамтом, ресторанами. Строительство велось промышленным способом по принципу «чем быстрее, тем лучше»; в нем использовались стандартизованные бетонные панели.

Возведению района Марцан в свое время придавалось огромное политическое значение. Запланированные задания были очень высокими. Чтобы выполнить их, строительные комбинаты всех округов ГДР должны были помогать Марцану. «Свои» микрорайоны строили комбинаты округов Лейпциг, Карл-Маркс-Штадт, Росток и др. Для этого они посылали в Берлин тысячи рабочих, нужную технику и, конечно, бетонные панели, что рождало на их собственных территориях немало проблем.

В 80-е годы Марцан стал прямо-таки образцом жилищного строительства промышленным способом. Получить новую квартиру в нем считалось большим счастьем. Давались они прежде всего молодым семьям с детьми или с перспективой их появления. Так Марцан стал молодым во всех отношениях районом со своеобразным социальным составом населения: в новых домах дружно жили вместе рабочие и профессора, водители и директора, продавщицы и офицеры.

Участие строителей из разных округов ГДР придавало длинным рядам домов некоторое разнообразие – ведь одинаковые по проектам «произведения» отдельных комбинатов все-таки отличались в деталях. Строители с севера ГДР, например, любили пользоваться для украшения фасадов типичным для их региона клинкерным кирпичом. И сегодня еще можно видеть, где строил тот или иной округ, а многие улицы носят имена родных городов своих создателей.

В итоге в Марцан-Хеллерсдорфе построили 100 тысяч квартир. Этот район тогда был самым большим поселением в Европе, возведенным крупнопанельным способом.

Но политическое объединение Германии в начале 90-х годов в корне изменило политическую, социальную и демографическую ситуацию в стране. Граждане, в большинстве своем поддержавшие этот курс, вдруг оказались перед безграничными возможностями капитализма. Менялись их потребности и жизненные планы, в том числе и представления о том, где и как жить.

В прилегающей к столице сельской местности росли бесчисленные поселки с одноквартирными домами, удовлетворяющими любой спрос. Государство щедро поддерживало этот тип строительства. Те, кому это было по карману (чаще всего – зажиточные семьи с детьми), покинули многомиллионный город и перебрались туда.





Но и в «старых» районах берлинского центра отремонтированные и модернизированные за крупные деньги большие квартиры привлекали съемщиков.

Перед районом Марцан-Хеллерсдорф вдруг встал вопрос: кто будет дальше жить в однообразных крупноблочных домах? Что делать с этим огромным поселением? Нужно ли оно еще кому-нибудь?

В течение 15 лет Генрих Ниман отвечал в районе за экологическое городское строительство. Он вспоминает: «Были серьезные планы снести

это творение ГДР по политическим соображениям. Но, к счастью, в конце концов решилось по-другому». Одно было ясно всем: дальше жить по-старому Марцан-Хеллерсдорф не мог. Для того чтобы в условиях растущей конкуренции на рынке жилплощади иметь хотя бы какой-то шанс, нужно было многое менять.

Последующее развитие района можно делить на два этапа. На первом в начале 90-х годов большая часть тогда еще довольно новых домов и квартир шаг за шагом санировалась и модернизировалась изнутри

и снаружи. Однообразные серые фасады стали цветными и красивыми. Во дворах появилось больше зелени.

Жилищные компании и государство многое сделали для улучшения технической изоляции домов. Швы между панелями были герметизированы, старые окна и двери заменены современными с высокой степенью тепло- и звукоизоляции. Наружные стены покрывались теплозащитным слоем. Так удалось снизить среднее потребление энергии в два раза. Это очень важно для жильцов, ибо в Германии кроме

самой квартплаты нужно платить и за отопление, воду, уход за газонами, уборку мусора и т.д. Эти «побочные расходы» со временем выросли почти до уровня второй квартплаты. Таким образом в крупнопанельных домах Марцан-Хеллерсдорфа было санировано около 75 000 квартир. Ко многим из них пристроены балконы, даже в шестиэтажных домах появились лифты.

Другим примером того, как гибко стали реагировать домовладельцы на новые запросы съемщиков, является перепланировка квартир. По желанию



жителей сносятся внутренние стены, расширяются комнаты. Появились двухкомнатные квартиры на 100 м².

«Нашей главной целью, – заявляет Генрих Ниман, – была социальная стабилизация этого большого района, превращение его в зеленый город на окраине столицы, соответствующий современным требованиям городского строительства и качества жизни». Стремление архитекторов создать городское пространство, отвечающее самым разнообразным запросам, удалось осуществить только частично.

Несмотря на все улучшения, все больше людей бросали свои квартиры. Получив работу в другом месте, они искали и другое жилье, лучше отвечающее индивидуальным вкусам. После 1990 г. 25 процентов жильцов покинули район.

Возникла новая проблема, имеющая драматические последствия. Нехватка жилплощади вдруг сменилась нехваткой жильцов; все больше квартир пустовало.

Пустые квартиры сделали район менее привлекательным. Одновременно требовались дополнительные средства для их сохранения.

Потребности людей в области товароснабжения, здравоохранения или образования могут меняться. В жизни городского района это нормальный процесс. Но по своим размерам Марцан-Хеллерсдорф – не нормальный район: его масштабы больше, чем все, построенное до сих пор.

После 1990 г. в бывшем образцовом районе рождаемость стала резко падать. Соответственно, снижалась и потребность в детских учреждениях. Скоро пришлось закрыть первые детские сады, затем школы и группы продленного дня. Здания годами стояли пустыми. Попытки использовать их для других целей, например клубов молодежи или социальные учреждения, не уменьшили напряжения. Процесс продолжался. За 15 лет численность детей и молодежи в районе сократилась в два раза.

К тому же, с конца 90-х годов стала увеличиваться безработица. Сегодня из 250 000 жителей района 26 000 не имеют работы. Много молодых людей, оставшись без места профобучения, покинули район, чтобы искать жизненные шансы в других местах.

Настал второй этап развития района Марцан-Хеллерсдорф после объединения страны. Все больше жилых домов и общественных учреждений приходили в запустение. Нарастал вандализм. Вместе с социальным составом населения менялся и общественный климат.

То, что происходило в Марцан-Хеллерсдорфе, можно видеть во всех землях бывшей ГДР. За пределами столицы ситуация даже еще более напряженная – ведь в Восточной Германии 25 процентов населения живут в крупнопанельных домах, тогда как в западной части страны это всего лишь около двух процентов. В 2003 г. в крупнопанельных районах каждая шестая квартира

пустовала. В одном только Марцан-Хеллерсдорфе в домах, еще не проходивших санацию, не были заселены 12 000 квартир. Они больше никого не интересовали.

Учитывая сложившуюся ситуацию, федеральное правительство в августе 2001 г. приняло «Программу по реконструкции восточно-германских городов». Она нацелена на создание жизнеспособных городских структур и действенных рынков жилплощади. Для этих целей предоставляются крупные средства. На что их тратить, решается на местах. Немало городов на востоке Германии пользуются ими и для сноса пустующих домов.

Слушаем опять Генриха Нимана: «В Марцан-Хеллерсдорфе мы долго сопротивлялись такому резкому шагу. Мы уверены, что у нашего большого района есть будущее. Но только в том случае, если мы будем его постоянно и комплексно развивать».

«Комплексно» – для него означает снос домов только там, где тем самым можно





улучшить общую ситуацию квартала. Для этого нужно вместе с 45 жилищными компаниями (в ГДР их было всего 4) исследовать вопрос, какие кварталы преобразовать так, чтобы люди оставались жить в районе.

Один пример решения вопроса – «Аренсфельдские террасы». На территории бывшей деревни Аренсфельде стояли одиннадцатизэтажные дома. Всего там было 1 607 квартир, которые в большинстве давно пустовали. Так как содержать их слишком дорого, владелец намеревался их снести. Но оставшиеся жильцы уходить не хотели. Они полюбили местность, где прожили двадцать лет, завели друзей и знакомых. Были организованы акции протеста. Тогда политики вместе с архитекторами придумали проект демонтажа домов лишь на несколько этажей и превращения оставшихся в высококачественное жилье совершенно нового формата. Идея оказалась весьма удачной. Высотные здания укорачивались до 6–3 этажей. Получились террасообразные дома, где планировка помещений варьировалась по желанию жильцов. Сохранившиеся 409 квартир теперь разделяются на 39 разных типов от 48 до 102 м² площади. Есть балконы,

крыши-террасы, комфортные кухни и ванные с самым современным оборудованием. Проект очень популярен. К сожалению, из-за высокой стоимости этот опыт не будет распространяться. Он стал возможен только потому, что правительство вместе с владельцами вложили в него 30 миллионов евро.

В итоге напрашивается вывод: жители хотя и скажут свое слово в решении судьбы своего района – иначе они будут искать свое будущее в других местах.

Между тем в Марцан-Хеллерсдорфе снесено более 5 000 квартир. Пустующего жилья стало меньше. Без принятых крутых мер сейчас 17 000 квартир стояли бы неиспользованными. Параллельно демонтировались 130 ненужных школ и дошкольных учреждений. На освободившейся площади создаются парки, спортивные или детские площадки. Несколько жилищных компаний предлагают жильцам садики перед домом. Их разбито уже более 600. В других местах земля рекультивируется или используется для постройки одноквартирных домов.

Комментирует Лютц Фрайтаг, президент Федеральной ассоциации предприятий жилищного стро-

ительства и недвижимости: «Мы хотим, чтобы люди жили в открытом пространстве без преград. Мы хотим живое общество, городские формы жизни в зеленой среде. С садами жильцов, где они могут встречаться. А если кому-то нужна собака, то не для защиты, а для своего удовольствия».

Концепция района победила в национальном соревновании. Нередко сюда наезжают иностранные эксперты для обмена опытом. Десять лет назад район навещил английский принц Чарльз. Один из проектов района был продемонстрирован на Всемирной выставке «Экспо-2000». Здесь регулярно проводятся совещания специалистов. Их интерес можно понять: ведь сегодня только в средней, восточной и южной Европе в крупнопанельных домах живут 30 миллионов человек. Они есть даже в знаменитой Венеции. Их проблемы одинаковы или станут такими в ближайшие десятилетия. Поэтому Европейский Союз инициировал проект LHASA (Large House Areas Stabilisation Action)

– Меры по стабилизации крупных жилых районов.

Уве Клетт несколько лет был бургомистром района. Он твердо убежден, что у таких больших городских районов есть свои перспективы. «При всех демографических проблемах они обеспечивают людям высокое качество жизни, в частности своей оптимальной технической инфраструктурой».

Центральной политической задачей становится сохранение уровня социальных учреждений района. Удастся ли это сделать на длительный срок – пока вопрос открытый. Программа федерального правительства истечет в 2009 г. К тому времени на реконструкцию восточногерманских городов будет истрчено 2,7 миллиарда евро, почти половина – из государственной казны. Что будет потом, пока неизвестно.

Между тем высотные дома в 18 и 21 этаж на Аллее Космонавтов, с которых начался район Марцан, давно канули в Лету. Их снесли. На этом месте сейчас находится парк.



Жилой комплекс в Сеуле

Площадь застройки:
21 321,82 м² (квартиры)
1 732,41 м² (магазины)

Общая площадь помещений:
557 512,74 м² (квартиры)
16 562,11 м² (магазины)

Количество квартир:
3 002

Вместимость стоянки:
4 443 автомобиля
(для жильцов)
142 автомобиля
(для магазинов)

Архитектурная фирма «Аум и Ли» получила заказ на проект жилого комплекса в районе Гангнам, победив в конкурсе четырех конкурентов.

Состоящий из 3 000 квартир и 4 500 парковочных мест, этот жилой комплекс этажностью более 20 не претендует на создание идеальных условий для жизни, сопоставимых с образом жизни в усадьбе или таун-хаусе. Однако, размещая здания на достаточно большом расстоянии друг от друга для лучшей вентиляции и большей открытости, архитекторы выразили довольно экстравагантную надежду на некоторое сохранение уединенности в каждой отдельной квартире.

Как показано на перспективном изображении, между рядами зданий имеется открытое пространство шириной 50 м, и квартиры в этих высотных домах расположены так, чтобы вид открывался в любом направлении.

Участок имеет уклон на север, жилые здания выстроены в четыре ряда в южном направлении. Чтобы добраться до своих квартир в высотных зданиях, жильцам нужно преодолеть пешком более 500 метров от входа в комплекс. Чаше же они преодолевают гораздо меньший путь от машины, оставленной на подземной автостоянке. Автостоянка, занимающая все подзем-

ное пространство участка, подсвечена естественным светом и имеет естественное проветривание через надземные павильончики.

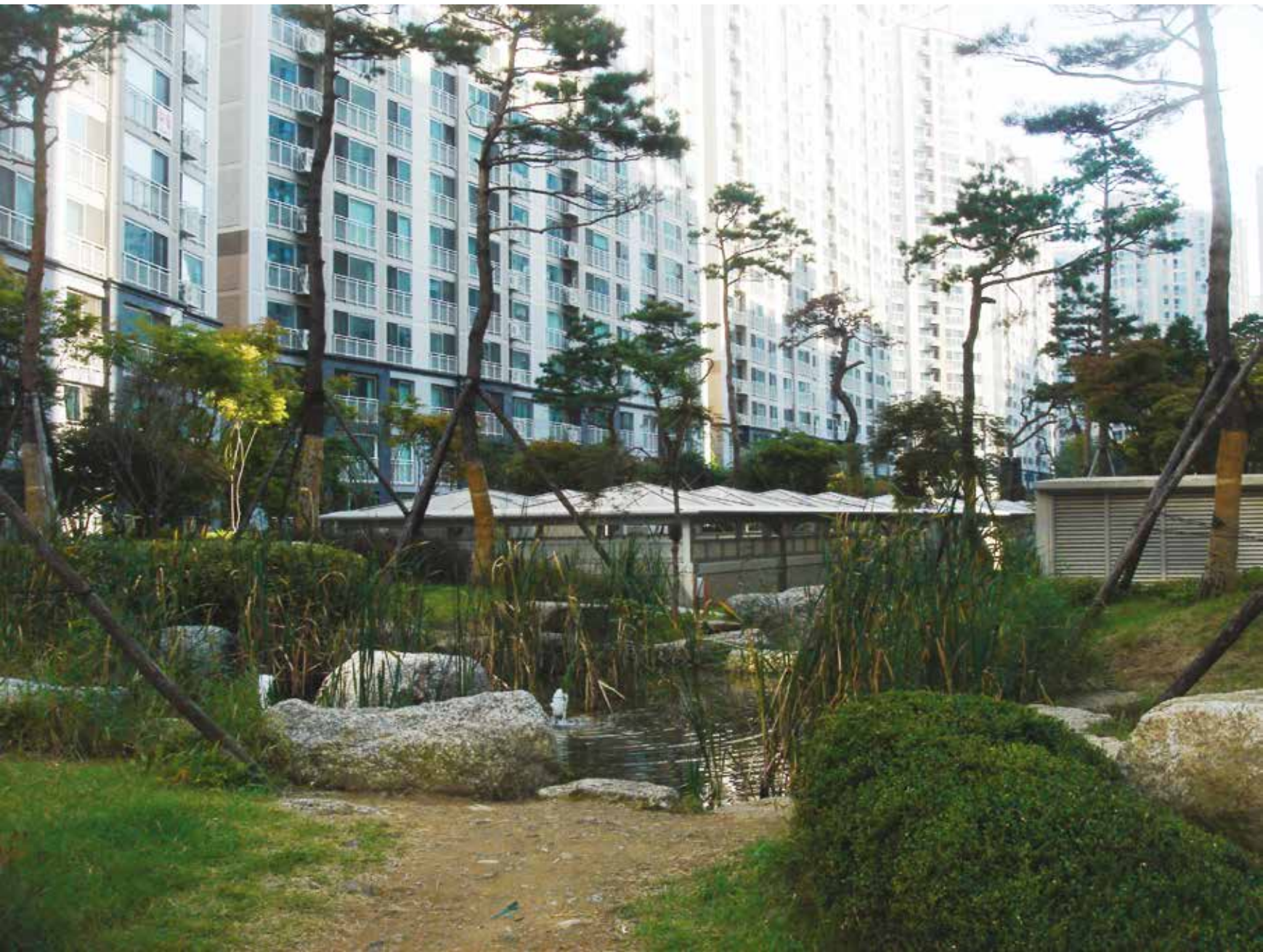
Удивительно – потому что ну никак недостижимо для нас, чтобы над автостоянкой была не закатанная в асфальт территория, а настоящий шедевр ландшафтной архитектуры (опять же по нашим неизбалованным качественным представлениям) со всеми ее изысками – от крупных деревьев до настоящих водопадов и абсолютно естественных прудов с рыбами.

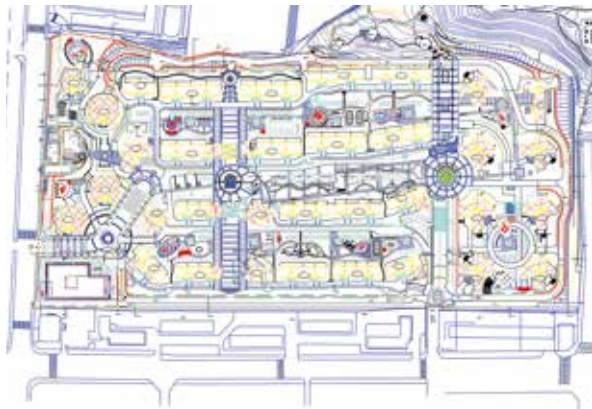
Великолепная транспортная инфраструктура, паркинг из расчета 1,5 машины на

квартиру, магазины, библиотека, детский клуб и помещения для клубов по интересам, спортплощадки – естественно, с качественным искусственным покрытием и оборудованием. При этом себестоимость квартир – 450 американских долларов за м², а продается этот корейский рай для среднего класса за 3 тысячи, что не так и много, учитывая все вышеперечисленное, а еще то, что квартиры полностью отделаны и даже оснащены встроенной мебелью. Под ключ.

И рыбки в пруду.

Елена Григорьева
Фото Елена Григорьева,
Кун Чанг Йи





ЗОНА ПЕРЕМЕН философия коридора в жилом интерьере

1. Глазычев В.Л. Архитектура. Энциклопедия. М.: Дизайн. Информация. Картография. Астрель-АСТ, 2002.
2. Vanished Civilizations. Toucan Books Ltd: London, 2004.

Французскому слову *corridor* повезло. В европейских языках оно почти без изменений сохраняется для немецкого, английского, испанского — и даже произносится почти одинаково. Только в итальянском языке русскому «коридору» соответствует *corridoio* (корридой), а слово *corridore* (коридоре) неожиданно означает «гонщик».

Большинство авторитетных словарей русского языка определяют коридор как проход, переход между комнатами одного этажа. Коридор обязательно характеризуется как «длинный и узкий». Отсюда и расширительное толкование слова — как узкого, вытянутого канала, связывающего между собой объекты одного уровня (транспортный коридор, коридор цен и так далее).

В.Л. Глазычев в своей фундаментальной архитектурной энциклопедии определяет коридор функционально: это комната, «длина которой во много раз больше ширины, служащая для того только, чтобы перейти из одной «настоящей» комнаты в другую, или еще это крытая улочка, устроенная для того только, чтобы из одного открытого пространства переместиться в другое»¹.

Транзитный, проходной характер определяет сущность и существование коридора. Его оформление, выделение, осмысление в архитектуре жилья зависит от того, как обитатели относятся к движению, к переменам, к динамике жизни.

Древнейшие сообщества людей были потрясающе консервативными. Мы, современные люди, не часто отдаем себе отчет, что девяносто процентов всей истории цивилизации приходится на каменный и раннебронзовый века — времена, когда уклад жизни почти не менялся. Десятками тысячелетий люди жили по неизменным правилам и распорядку.

Немногочисленные постройки, сохранившиеся с тех времен, показывают полное отсутствие коридоров. Жилище кочевника на огромных просторах Евразии и Африки — это круглый или прямоугольный шалаш с очагом (костровищем) посередине. И древнейшее оседлое поселение в турецком Чатал-Хююке тоже обходится без коридоров. Переходы между отдельными комнатами, по-видимому, происходили по плоским кровлям, примыкающим друг к другу и образующим единую систему террасного типа².

Коридоры как самостоятельная архитектурная единица появляются в древнейших поселениях городского типа. Зернохранилища Мохенджо-Даро, царский дворец в шумерском Кише, внутреннее устройство гробниц Древнего царства Египта — в период V—III тысячелетия до н.э. — коридоры уже не редкость. Заметим, что на фоне неподвижной культуры первобытных эпох городские цивилизации выглядят чрезвычайно динамично. Это бурный, переменчивый стиль жизни, в котором что ни столетие — то опять какие-то новости. Правда, в основном эти новости носят характер угрожающих: нашествие враждебных племен, внутренние распри, стихийные бедствия. Отсюда и оборонительная, защитная функция коридора.

Раньше пирамид первых династий в Древнем Египте строили мастабы — просто облицованный кирпичом (позднее — известняком) холм из песка и камня. Внутри мастабы располагался сердаб — узкая камера, где бессмертная душа усопшего («Ка») продолжала жить; считалось, что она питается изображенными на стенах яствами. Для древнего египтянина это строение, в подземной части которого размещался саркофаг с телом умершего, было как бы этим самым умершим. Так, пирамида Сенусерта I в сохранившихся текстах называется «Сенусерт, смотрящий на Египет». В верхней части некоторых пирамид были изображены огромные глаза. В каком-то смысле гигантское надгробие становилось не просто памятником, но вторым, вечным телом для воплощения души сановника или фараона.

В пирамидах «города мертвых» в Гизе (знаменитые пирамиды Хуфу, Хафра и Менкаура) внутреннее пространство пронизано сложной сетью коридоров, проходящих сквозь толщу камня. Заметим, кстати, что ни одна из великих пирамид не устроена одинаково с

другими — их конструкция, внутренняя структура и технологии возведения сильно отличаются друг от друга. Вопреки устоявшемуся представлению, Древнее царство Древнего Египта — эпоха стремительного прогресса и бурных перемен.

Еще более динамичное эллинистическое общество возвело коридор в высокий ранг «места философов». Крытый портик (стоя) выполнял роль не только места повседневных встреч и бесед горожан полиса, но и пространства для публичных диспутов. Аристотелевская традиция «прогуливающихся мыслителей» (перипатетиков) переместилась в городскую среду и выразилась в школе стоиков, последователей Зенона из Кития, что на Кипре. Приехав в Афины, Зенон проводил свои беседы в портике (Стоя Расписанная), украшенном росписями знаменитого художника Полигнета.

Обычай украшать коридоры колоннадами, росписями и скульптурой вполне понятен — античная культура и сегодня выглядит образцом динамичного развития.

После Пунических войн молодая римская цивилизация решительно повернулась от этрусских образцов к греческим. Традиционный дом этрусского типа, выстроенный вокруг центрального атриума, обходился без коридоров. От греков римляне переняли идею внутреннего двора и окружающего его перистилья. Атриум также сохранился, но теперь он соединялся с входной дверью длинным коридором. Его роль центра всего дома и самого престижного помещения утрачивается — теперь в комнатах вокруг атриума живут только рабы. Центр жизни семьи перемещается в перистиль, откуда многочисленные коридоры ведут в комнаты для бесед, в библиотеку, в кухню и туалет. Наследницей расписной стои Афин выступает пинакотекта — собрание картин, фресок и скульптур. «Это было весьма посеща-

Стоя Аттала, Афины, одна из множества афинских стой. Дар Афинам от Аттала III, царя Пергама (159-138 до Р.Х.). Предполагается, что это двухэтажное здание служило своего рода торговым центром, на каждом этаже которого размещалось по 21 лавке.





емое место дома, с тех пор как любовь к искусствам распространилась в римском обществе. Помпейские раскопки, обнаружившие замечательные художественные произведения даже в домах людей среднего достатка, показывают, что способность наслаждаться прекрасным была доступна большинству римских граждан. Трудно было бы теперь найти у среднего буржуа наших провинциальных городов такие вещи, которые встречаются на каждом шагу в Помпеях»³.

Римская пинакотекa дает коридору еще одну функцию – служить галереей искусств, местом выставки произведений живописи и скульптуры. Транзитный характер коридора сказался и на специфических особенностях галереи: в отличие от музея (места обиталища муз, аполло-нического храма) галерея предполагает «проточный» характер движения зрителей, не сосредоточенное созерцание, а восприятие на ходу. Возможно, поэтому в наше суетное время домашний музей остается редкостной диковиной, а домашние галереи (хотя бы в виде нескольких постеров, украшающих коридор) встречаются гораздо чаще. Нам, современным людям, нравится ощущение транзитности. Динамичность и «проточность», процес-

сность современного стиля жизни воспринимается как нечто подлежащее декорированию и любованию. Живя в дороге, мы с удовольствием любимся открывающимися видами.

Романский стиль раннего средневековья вынес коридор из жилой зоны и придал ему служебную оборонительную функцию. Узкие, зигзагообразные коридоры становятся характерной деталью рыцарского замка и служат для сдерживания врага, когда он уже прорвался внутрь крепости. Жилая зона замка, как и жилище обычного горожанина, обходится без коридора. Большинство комнат жилища проходные и организованы анфиладами.

К эпохе готики, в позднем средневековье, жизнь вновь ускоряет свой темп. Напряженная работа мысли происходит в монастырях – средоточиях интеллектуальной и политической жизни. Коридоры в виде крытых колоннад – наподобие греческой стoи – вновь появляются в качестве обязательного элемента готической архитектуры. Вытянутый в плане, расчлененный рядами колонн интерьер Нотр-Дам де Пари сам по себе напоминает несколько параллельных коридоров.

Несмотря на девятисотлетний возраст, готический интерьер воспринимается вполне актуально.

Интерьеры средневекового английского аббатства, в которых остроумные американцы сняли фильмы про Гарри Поттера, выглядят вполне уместно для стремительного сюжета современной сказки.

Ренессанс и Новое время сильно расслаивают уклад жизни горожан. Обычные бюргеры к XV веку обретают

желанную безопасность и обеспеченность жизни: войны больше не носят столь постоянного и опустошительного характера, голод и чума становятся редкими гостями в европейских городах. Жизнь становится цивилизованнее – и статичнее. Коридоры исчезают из интерьера большинства городских жилищ.

Альма-Тадема, сэр Лоренс. Праздник урожая в Древнем Риме. Для античного горожанина, проводившего много времени на улице, крытый портик был не просто коридором, а маршрутом для праздничных шествий

3. Гиро П. Частная и общественная жизнь римлян. СПб.: Алетейя, 1995.



Интерьер одного из старейших университетов Европы в Кембридже. Так и кажется, что в этом ритмичном, как музыка, коридоре можно встретить и Зенона Критянина, и Гарри Поттера с друзьями



Жан-Оноре Фрагонар «Поцелуй украдкой» 1787-1789. На протяжении всего Нового времени буржуазный интерьер обходился без коридоров – зато большинство комнат были проходными

Марселен Дефурно так реконструирует облик квартиры среднего парижанина времен Жанны Д'Арк: «Первый этаж, возможно, занимала лавочка какого-нибудь ремесленника; над ней была расположена «квартира», включавшая в себя один или два просторных зала с выложенным цветными плитками полом. Окна с одной стороны выходили на улицу, с другой – во внутренний двор, где росли цветы и деревья. Наверное, в окна «большого зала» были вставлены маленькие стеклышки, вправленные в свинцовую сетку; в других комнатах довольствовались промасленным пергаментом, потому что оконное стекло стоило очень дорого и представляло собой роскошь, которая не каждому была по карману»⁴.

Вплоть до XIX века буржуазный интерьер по всей Европе относился к коридору весьма пренебрежительно, предпочитая ему анфиладу проходных комнат.

В русском языке коридор стал устойчиво связываться с недорогими номерами, меблированными комнатами гостиничного типа, а слово «коридорный» приобрело смысл «слуга в дешевой гостинице».

Напротив, дворцовые интерьеры активно использовали коридоры, иногда превращая их в величественные символы роскоши и могущества королей. Людовик XIV, король-солнце, выстроил дворцовый комплекс Версаль на зависть всей Европе и ценой огромных жертв. Центром и символом дворца стал Зеркальный зал – собственно говоря, длинная анфилада, коридор с чередой французских окон с одной стороны и аналогичных по форме зеркал – с другой, с позолотой и хрустальными люстрами – парадный образец динамичного стиля правления.

Примерно в это же время слово «коридор» начинает перекликаться по смыслу

еще с одним французским и международным словечком – «кулуары». Первоначально так называлась боковая зала или коридор в дворцовых помещениях, где проходили театральные спектакли. Позже так стал называться коридор в здании парламента, а затем слово приобрело переносный смысл – «среда, где в доверительной интимной обстановке обсуждаются и решаются вопросы».

Буржуазные революции и приход к власти купечества придали актуальности еще одному значению слова «коридор». Наподобие греческой стои, где не только прогуливались философы и проходили праздничные шествия, но и размещались лавки, коридор стал перекликаться по функциям с пассажем. Обычно пассажем называют «крытую галерею с рядом магазинов по обеим сторонам, соединяющую две улицы». Однако уже в XIX веке интерьер богатого дома нередко включал внутренний пассаж – галерею

(обычно со стеклянной крышей), соединяющую разные комнаты, например кабинет со спальней.

Современный дизайн жилого интерьера ориентируется на индивидуальные запросы и личностные особенности данного конкретного клиента в данный конкретный период его жизни. И, пожалуй, трудно найти что-либо столь же переменчивое, как отношение человека к переменам. Динамика индивидуальной жизни то ускоряется до невыносимых степеней – и тогда ужасно хочется притормозить, остановиться – и коридор начинает раздражать. И вот уже кажется, что коридор в квартире занимает непомерно большое место, что он какой-то слишком длинный и узкий, слишком темный (или светлый) – и вообще, лучше без него.

Но время движется, одна жизненная полоса сменяет другую, и темп замедляется. События и перемены происходят все реже, заменяются однообразной суетой, бегом по кругу – и радость от ощущения стабильности сменяется желанием динамики. Коридор становится милым и интересным, он – важная зона жилья и требует особого внимания. Хочется украсить его светильниками и картинами, найти необычные решения по композиции и меблировке. Словом, опять надо перепланировать квартиру.

Возможно, в таких ситуациях следует брать пример с древних римлян, которые отделяли коридоры не стенами, а ширмами и занавесками. Может быть, следует выделять зону коридора светом, цветом и декоративными знаками. Наверное, удобно обозначить коридоры «дорожками» специального покрытия на полу – более прочного и износостойкого. Или отметить зону коридора стеллажами с комнатными растениями. Вся палитра приемов выделения функциональных зон – к услугам дизайнера.

И хорошо бы еще поверить, что все перемены – к лучшему.

Константин Лидин,
Марк Меерович

4. Дефурно М. Повседневная жизнь в эпоху Жанны Д'Арк. М.: Евразия, 2004. Собственно, говоря об «эпохе Жанны Д'Арк», автор имеет в виду не столько 1429–1431 гг., на которые пришлась деятельность Орлеанской Девы, сколько вообще первую половину XV в.

Миллионы построенных квадратных метров – это еще не город

На недавней выставке Exro Real – 2006 в Мюнхене мэр Юрий Лужков с гордостью заявил, что по темпам строительства жилья – 5 млн. кв. метров ежегодно – Москва приблизилась к мировым лидерам и не собирается эти темпы сокращать. В то же время один из участников международной конференции в Москве представил данные по плотности населения в мегаполисах мира. Судя по ним, столица России также равняется на перенаселенные мегаполисы Азии, а не на благополучные столицы Европы и Северной Америки. Есть ли повод радоваться? О том, какие проблемы гарантирует нам жизнь в перенаселенном муравейнике и как из него выбраться, размышляет профессор МАРХИ, член Общественной палаты РФ Вячеслав Глазычев.

– По плотности населения столица России оставила позади Нью-Йорк, Лондон и Париж. А судя по набранным темпам строительства, ориентир для нас – Шанхай и Гонконг?

Глазычев В.Л.:

Названная на международной конференции цифра в 182 человека на гектар преувеличена. Думаю, не больше 110. Конечно, в любом случае она значительно выше среднеевропейской или среднеамериканской. Но ведь там у столиц нет автономных программ развития. К примеру, в Вашингтоне, где мне довелось работать, проблемы плотности просто не существует: люди живут там, где им удобно, – к примеру, в штатах Вирджиния и Мэриленд, а на работу ездят в столицу. Полиция там каждый день переносит центровую линию автострад: утром шесть туда, две обратно, вечером – наоборот. А многие наши проблемы возникают из-за странной системы административного барьера, в которой Москва и Петербург – субъекты федерации и ведут самостоятельную игру, но не в состоянии договориться с соседним субъектом федерации – областью. Так мы потеряли шанс спокойно осваивать пригородные районы, естественно, не только получая выигрыш, но и беря на себя множество обязательств. А в результате возникла искусственная ситуация, когда Москве «не хватает земли».

Проблема еще и в другом – городская плотность набирается искусственно, за счет безудержной алчности инвесторов, задача которых – выжать из квадратного метра максимум. Благо, они в этом отношении практически не ограничены законодательно. К тому же, городские законы хороши

тогда, когда они пишутся в один абзац – и этот абзац понятен. Как в Вашингтоне, где неукоснительно соблюдается закон: ни одно здание не может быть выше Капитолия. То есть 10 этажей – можно, а 20 – нельзя. А в Манхэттене в 1916 году приняли закон, который устанавливал отступ небоскребов от «красных» линий по мере повышения высотности. И этот закон фактически стал выполнять роль главного архитектора. А в 1980-е к нему приняли любопытную поправку: вы можете надстроить десяток этажей, если отдадите первый этаж городу. Так возникли плазы – маленькие площади с зеленью, фонтанами, скамейками, социальные пространства, внутри которых можно свободно передвигаться по городу.

– Высоту Москвы тоже ограничивали в 20-е годы. Правда, шестью этажами. Но сегодня, как известно, город намерен строить высотки.

Глазычев В.Л.: А зачем? Я не говорю о дороговизне и технической сложности строительства, особенно на московских слабых грунтах, о том, как это сказывается на окрестной территории, – это тема особая. Но высотное строительство серьезно осложнит и транспортную проблему. Въезд и выезд, допустим, из донстроевского комплекса «Парус» у Сокольников, по современному меркам, кстати, достаточно скромного, будет на ту же Стромьнку, которая и так уже чудовищно перегружена. И так будет везде. Все крупнейшие агломерации мира растут сегодня не вверх, а вширь. Высотные офисы в крупнейших городах уже теряют арендаторов: арендная плата слишком высока, офисы начинают уходить за черту города.

Недавно я наблюдал такое в Филадельфии. Офисы в центре опустели, потому что создана альтернативная система – целый пояс офисов средней и низкой этажности ближе к пригородам.

– К тому же, мир уже научен, что обратная сторона высокой плотности населения – проблемы с транспортом, экологией, здоровьем людей?

Глазычев В.Л.: Ну почему, даже 200 человек на гектар – вполне приемлемая плотность, если существуют мощные компенсаторы.

– К примеру, зеленые зоны? Но мы и по количеству зелени на одну живую душу отстаем от Европы, от того же Лондона.

– Во многом это психологическая оценка. Лондон хорош тем, что через каждые 250 метров вы обязательно наткнетесь на зеленую площадь. В Москве тоже было много зеленых скверов. Но сейчас они в основном «съедены» строительством. Поэтому в восприятии людей Москва недавнего прошлого была зеленее. Важны ведь не только огромные парки и лесопарки – они, слава богу, сохранились. Важно, как зеленые пространства включены в живую ткань города. Психологически важно, чтобы зелень была «рядом».

– В том же Нью-Йорке нет обилия зелени, но он воспринимается более здоровым городом с более чистым, чем в Москве, воздухом.

Глазычев В.Л.: Потому, в частности, что в Манхэттене не пользуются своими машинами – это неудобно. Ездят на очень дешевых такси. А в Лондоне масса людей ездят на метро. Но метро там устроено по-другому, оно подгонялось к

жизни города – не бесконечным удлинением линий, а их дублированием. В центре города есть места, где параллельно идут пять линий. Это совершенно другой, чем у нас, принцип организации подземки, позволяющий иметь и экспресс-линии, чтобы проехать из одного конца города в другой, и линии короткого доступа. К сожалению, наш метрополитен живет какой-то своей замкнутой жизнью. Концепция его развития не обсуждалась с привлечением широкого круга экспертов, по-моему, с конца 1920-х годов.

– Что, по-вашему, требует немедленного обсуждения в Гордуме?

Глазычев В.Л.: Например, то, что алчность инвесторов привела к ситуации, когда все застраивается жилыми домами и офисами, а места публичные оказываются в загоне. Но город без публичных мест – уже не город, а жилые джунгли. В цивилизованных мегаполисах обязательно отводятся территории, где с учреждений неприбыльных – театров, галерей и пр. нельзя устанавливать повышенную ставку аренды. Тогда они смогут выжить. Москва теряет главную характеристику мегаполиса – многообразие. Особенно в историческом ядре, где людям должно быть интересно просто походить, потолкаться. Без этого город начинает умирать. Это называется – тонкая настройка ткани города. А миллионы построенных квадратных метров – это еще не город.

Интервью для издания «Стрела», 16.11.2006 г.

Праздник в городе или праздник городов?

В последние годы мы часто слышим слова «праздник в городе», «праздник города», бывают и «дни города». Но что такое на самом деле «праздник города» или «праздник в городе», каким может быть настоящий праздник, чтобы он мог сочетаться со словом «город», а не просто оставаться развлечением в городских стенах, в городской черте? Ведь вполне понятно, что нельзя называть «праздником» разовое мероприятие, организованное для жителей города, пришедших в парк культуры и отдыха или другое место, чтобы отведать пива, меду, каши или чего-то другого. Тем более не подходит название «праздник в городе» для громких музыкальных мероприятий, проводимых в центре Москвы, которые своим действием среду этого самого города и разрушают. По собственному опыту «включенного наблюдения» на платформе «42 км» Казанской железной дороги, где находится наш дачный поселок «Научный работник», за публикой, приехавшей в соседнее Раменское на рок-фестиваль «Нашествие», могу сказать, что его вполне можно было назвать французским словом *L'intrusion* – «интрузия», то есть «вторжение, бесцеремонное вмешательство, неожиданный приход». И вполне закономерно, что фестиваль перенесли подальше от Москвы.

Понятие «праздник города», если серьезно отнестись к слову «город», означает раскрытие собственно городских потенциалов, использование потенциала города как единого сообщества, не разделенного на общины по принципу этнической, возрастной, политической или какой-либо другой солидарности. Здесь главное действующее лицо – солидарность граждан города, членов городского сообщества, для которых судьба города – это их судьба как личностей, судьба их семей, за которую они несут ответственность. Ответственность они несут за десятки тысяч семей, членов которых они не знают и никогда не узнают, но с которыми они каждодневно взаимодействуют.

Если принять за данность, что процесс урбанизации и

его закономерности перекрывают границы исторических эпох и общественно-политических систем, а взаимодействие «центра» и «периферии» является фундаментальным механизмом урбанизации, то и происходящие сдвиги в цивилизационном движении регионов мира, во внутренней и внешней политике, в формировании национального и этнического самосознания инициированы перестройкой «центральных», «периферийных» и обесценивающих их взаимодействие «срединных» структур.

В этом случае подчеркивание национально-этнического, почвенного начала в развитии какой-либо части мира или отдельной страны в сочетании с религиозной заданностью морали в действительности может иметь своим источником преобладание давления периферийных структур, отставание «центра» от того уровня, который требуется для полнокровного движения по пути современной городской цивилизации. Поиски «своего», особого пути в этой ситуации становятся, по существу, прикрытием нежелания реально оценить движение собственной истории и ее место в общем потоке мировой западной цивилизации, частью которой, при всех особенностях своего развития, является наша страна.

Именно поэтому так важна глобализация, поскольку, включая урбанизацию как свое ядро, она требует соотносить развитие стран в самых разных сферах именно по критерию соответствия универсальным закономерностям и механизмам урбанизации, избегая преходящей конъюнктуры в политике, экономике, культуре и социальном устройстве. К сожалению, очень часто эти фундаментальные универсальные закономерности остаются вне поля зрения аналитиков и политиков, а происходящие деформации и конфликты объясняются выступающими на поверхность нарушениями прав человека, отсутствием работы, семейной неустроенностью и другими подобными причинами. Но надо понимать, что город своим дисциплинирующим началом требует соблюдения прав своего гражданства.

В этом плане очень опасно подчеркнутое культивирование национально-этнических различий и особенностей, которое ищет свою опору в общинно-деревенских элементах психологии и социального поведения. Акцент на формировании национальных общин в крупных городах, что подчас происходит, разрушает интегративную базу городских отношений между людьми. Вполне логичным результатом этого являются сплошь и рядом дающие о себе знать попытки «суверенного» существования этнических образований и групп в едином сообществе города. При этом естественно желание следовать уже опробованному методу «взять суверенитета столько, сколько можно проглотить». Такая ситуация для России чревата распадом городских сообществ, поскольку протекают эти процессы в условиях преобладания миграционного давления над внутренней интеграцией городских сообществ.

Как тут не вспомнить давнее наблюдение автора статьи по поводу того, что наши «демократы» не оценили «роль крупнейших городских центров, которых на самом деле, в подлинном смысле, гораздо меньше, чем может показаться. Они начали, образно говоря, «размазывать» демократизацию, экономические реформы одинаково по всей стране независимо от степени готовности того или иного региона, зрелости населения, просто уровня культуры. И не случайно легкость обращения со словом «суверенитет»¹.

Чтобы состоялся настоящий «праздник городов», необходимо подчинение этноса законам и правилам поведения городской цивилизации.

Этнические и национальные различия становятся сторонами интегрированной городской цивилизации. В этом плане и история стран становится историей динамики проявления закономерностей и механизмов городских процессов в различных регионах мира. Координация и согласование взаимного движения центральных, срединных и периферийных структур является важнейшей

частью регулирования состояния мировой цивилизации. Оценка состояния центральных, срединных и периферийных структур составляет необходимое условие любого вмешательства в жизнь городских сообществ. Драма многих стран, в том числе и России, в том, что этим условием постоянно пренебрегали. Отсюда и провалы в стратегии и политике, социальном развитии. И речь идет не только об общеполитической сфере. Мы упустили наши города.

В выборах 2005 года в Московскую городскую думу, которой предстоит заниматься именно Москвой, приняла участие всего 34,8% москвичей, а вот в голосовании в Париже по проекту общеевропейской конституции в 2005 году приняли участие 75,06% парижан, причем 66,45% высказались в поддержку конституции. В некоторых округах Парижа эта поддержка составила более 70% голосов, а в наиболее престижном 16-м округе – 80,03%.² Убедительные доказательства гражданской позиции горожан (при общем отрицательном итоге референдума в целом по Франции) предоставили Лион и Бордо, Тулуза и Страсбург, другие большие города страны. Это отражает чувство ответственности их граждан за судьбы Европы.

Как-то сотрудник парижской мэрии, имея в виду поведение новых мигрантов из Африки и связанные с этим конфликты, которые недавно привели к погромам в пригородах Парижа, сказал мне: «У них отсутствует чувство солидарности с гражданами города».

Сами парижане хорошо знают, что это такое. Живя и работая в Париже, не раз приходилось это видеть. «Что вы, профессор, ведь это наша общая беда!» – сказал мне парижанин лет 35 в ответ на мой вопрос «сколько я вам должен, месье?», когда он подвез меня и мою жену на своей машине от Люксембургского сада до Университетского городка на окраине Парижа. По парижским масштабам, это довольно приличное расстояние. Это был декабрь 1995 года, в городе проходила забастовка водителей транспорта,

1. Коган Л. Демократия без городов // Столица, 1991, № 21, С. 26.
2. Монд. 2005, 31 мая.



не работали ни одна линия метро и ни один автобусный маршрут, и длилось это почти месяц. И бесплатный подвоз был обычным делом. Для сравнения нельзя не вспомнить, что во время летнего 2005 года энергетического кризиса в Москве таксисты удесятерили цены за проезд.

Общество, страна стоят перед необходимостью осознания, а затем и разработки необычной идеологии. Это идеология городской цивилизации, которая едина для всех социальных слоев и групп, для всех социальных и этнических общностей, для всех конфессий. Эта идеология основана на признании и уважении закономерностей и механизмов процесса урбанизации, действие которой перекрывает исторические эпохи и периоды, границы государств и регионов мира. Поэтому идеология городской цивилизации, эффективность которой подтверждена историей наиболее развитых стран, по определению, изначально является идеологией международного сотрудничества.

Идеология городской цивилизации противостоит национально-этнической и религиозной ограниченности, политическому радикализму, поскольку города каждого этапа урбанизации, когда периферийное давление явно опережает по своим темпам созревание центральных структур крупнейших городов и городских сообществ в

вырастает из городского пространства, городской среды, городского окружения человека. Для России это имеет особое значение, поскольку идеология перестает быть набором духовных, политических и моральных императивов, а становится комплексом целей и приоритетов, которые выдвигают перед собой сообщество и социальные группы, находящиеся в самых различных условиях, но следующие определенным законам и правилам. Эти законы и правила продиктованы ответственностью перед сообществом горожан как граждан тех мест, тех социальных образований, где они живут, будь то большой или малый город, их районы и кварталы, поселок городского типа, сельское населенное место. Идеология городской цивилизации, на которой выросла современная демократия как таковая, органически сочетает права личности и общества.

Есть одна сторона этой идеологии, к которой нам придется адаптироваться, наверно, сложнее всего. Это признание ценности и значимости той среды, того пространственного окружения, той застройки, которую застает каждое поколение горожан. Для современного этапа урбанизации, когда периферийное давление явно опережает по своим темпам созревание центральных структур крупнейших городов и городских сообществ в

целом (а в России это усиливается чрезмерным миграционным давлением), адаптация в городском окружении, в городском пространстве, осознание своей принадлежности этому пространству, своей органической связи с ним представляет собой сложный длительный процесс. Он является частью осознания себя как гражданина этого города, этого городского сообщества.

Отсюда рождение и личной ответственности за происходящие изменения в городской среде, за то, чтобы «праздник» в своем городе был не одномоментным, разовым мероприятием, а каждодневным состоянием, в котором главным является ощущение своей принадлежности к миру города, где каждый горожанин суть не просто житель и наблюдатель, но обязательно действующее лицо.

«И слышалось звучанье хора,
где счета нету голосам,
и кажется, за дирижера
здесь каждый был
отчасти сам».³

«Праздник городов» возникает тогда, когда оказывается возможным осознать себя и общество в общеевропейском и общемировом городском пространстве. Когда при переходе от одного конкретного городского пространства к другому, от одной страны к другой сохраняются такие универсальные призна-

ки городской среды, как насыщенность, плотность и разнообразие, взаимосвязи между различными типами и видами деятельности. Когда сохраняются устойчивые признаки городского поведения граждан, среди которых важнейшим является реакция на происходящие в городском сообществе изменения.

«Праздники городов» — это показатель зрелости городского сообщества и свидетельство существования сообщества городов и горожан как таковых. Мир идет к единой городской цивилизации, хотя, конечно, останутся территориальные и региональные различия.

Как точно замечает известный английский социолог, «глобализация» касается не того, что все мы — или хотя бы наиболее изобретательные, предприимчивые из нас — надеемся совершить. Она означает то, что со всеми нами происходит».⁴ Одновременно с нарастанием глобализации все острее необходимость «глобальное понятие «цивилизация» — слишком расплывчатое, а для кого-то и мудреное — расшифровать через другое, более знакомое понятие — «город», которое эту цивилизацию и олицетворяет. Короче говоря, Россия должна по-настоящему войти в городскую цивилизацию». И надо быть к такой цивилизации готовыми.

Леонид Коган

«Призрак города»,
Заславский Вячеслав,
фото с конкурса
«Один день»

3. Мартынов Л. Хор // Мартынов Л. Первородство. М., 1968, С. 279.
4. Бауман З. Глобализация. Последствия для человека и общества. М., 2004, С. 88.

Пионер изучения народной архитектуры Сибири

К 100-летию со дня рождения Евгения Андреевича Ащепкова (1907–1983)



Евгений Андреевич Ащепков

В нынешнем году исполняется 100 лет со дня рождения архитектора, историка архитектуры и искусствоведа Евгения Андреевича Ащепкова. Его труды по истории архитектуры русского народного зодчества Сибири стали первыми фундаментальными работами на эту тему в советское время.

Он относился к тем пионерам открытия культуры и традиций Сибири, на достижения которых опираются все современные исследователи и теоретики исторической русской архитектуры. Евгений Андреевич по праву может быть назван первым, кто создал общую и цельную картину развития русской народной архитектуры Сибири, заложил основы, методику и традиции изучения народного зодчества.

Со всей справедливостью можно утверждать, что вся замечательная плеяда исследователей Сибирской архитектуры 1960–1980 годов, в которую входили Ополовников А.Н., Маковецкий И.В., Оглы Б.И., Баландин С.Н., Минерт Л.К., опирались на его научные труды, на результаты его экспедиций и его внимательное и бережное отношение к народному зодчеству.

Он начал обследование территории Сибири и изучение памятников народного зодчества еще до войны. В 1938–1940 годах Евгений Андреевич провел экспедиции по изучению Западной Сибири – Новосибирской, Томской, Тюменской, Омской областей и Алтайского края. Сразу после войны, в 1945–1947 годах пришла очередь Восточной Сибири. Экспедиции были проведены в Красноярском крае, Иркутской области и в Бурятии. Результатом этого изучения стали два фундаментальных труда, две великолепные книги, изданные Академией архитектуры: «Русское народное зодчество в Западной Сибири» (1950 г.) и «Русское народное зодчество в Восточной Сибири» (1953 г.).

В работах Ащепкова ясно прослеживается стремление выявить и сохранить национальное содержание, ту эстетическую основу русской культуры, которая обеспечила преемственность многих поколений на протяжении тысячи лет, которая помогла успешно приспособляться русским крестьянам к разному климату и разному рельефу местности – от холодных северных лесов до

обожженных солнцем степей южной части России.

Ащепков видел ценность народной культуры и народного искусства. Верил в эту ценность и стремился донести те эстетические особенности архитектурных памятников, которые он застал, до следующих поколений. Он стремился так описать архитектуру, в которой жили люди прошлых веков, чтобы это было понятно людям, живущим в наше время.

Изучение народного зодчества Сибири стало главным делом для Евгения Андреевича. Именно благодаря его научной деятельности по изучению памятников народной архитектуры это направление стало самостоятельным и уважаемым направлением в общей панораме архитектурной науки. Его личный вклад в изучение и сохранение архитектурных памятников Сибири невозможно переоценить.

Евгений Андреевич выполнил множество рисунков и обмеров памятников народного зодчества. Не ограничиваясь фотофиксацией, он выполнил большое количество рисунков и акварельных работ по многим выдающимся шедеврам сибирской архитектуры. Церкви и жилые дома, амбары и бани на его рисунках живут своей полезной, повседневной и праздничной, иногда радостной, иногда грустной жизнью. Он поэтизировал встреченные им памятники, стараясь связать увиденное со всей глубиной, мощью и историчностью русского народного искусства и фольклора. Простые крестьянские дома, описанные, нарисованные, сфотографированные им, предстают перед нами будто из русской сказки.

И глядя на эти дома, их детали – резные наличники, коньки-охлупни, орнамент причелин, глядя на весь строй крестьянского сибирского жилья, понимаешь – где-то глубоко внутри исторического развития русского народа формировался национальный русский характер и выражался в архитектуре

так, что для многих поколений образ крестьянских домов, народного искусства сохранялся в душе как важная основа красоты и добра, порядка и поэтичности мира.

Отдельной страницей в жизни Ащепкова была его работа в Китайской Народной Республике – вскоре после её образования. Евгений Андреевич был приглашен туда для преподавательской работы на архитектурном факультете Университета Чин Хуа в Пекине и работал там в 1952–53 годах. Он, конечно, не мог ограничить свою деятельность в Китае только преподаванием. Народная архитектура соседней с Сибирью страны была совершенно не известна в России. Евгений Андреевич ездил по городам Северного Китая, фотографировал, зарисовывал, запоминал. Несмотря на краткость времени его китайской командировки, Евгений Андреевич собрал большой и интересный материал. В 1959 году в Государственном издательстве литературы по строительству в Москве вышла его книга «Архитектура Китая».

Значение творческой деятельности Евгения Андреевича Ащепкова отнюдь не ограничивается его книгами. Педагогическая деятельность мастера была не менее важна для становления сибирской архитектуры. Он оставил много споспешивших, иногда выдающихся учеников в Новосибирском инженерно-строительном институте, где он занимал должности заведующего кафедрой и декана архитектурного факультета. У каждого из его учеников была своя творческая судьба, но любовь и уважение к архитектурной профессии, заложенные Ащепковым, были надежным фундаментом для решения любых профессиональных задач. Своими лекциями, экспедициями, беседами он задал высокий культурный уровень профессии и звания архитектора в Сибири.

Андрей Ляпин

Общий вид тройного дома
Андрея Петрокина в деревне
Хайдуково Томской области



Из воспоминаний

Академик А. Шусев: «Ащепков убедительно показал нам, что сибирское народное зодчество, имея истоки в архитектуре европейской России, представляет своеобразную ветвь русской архитектуры».

Г.Н. Туманник, заслуженный архитектор РСФСР: «Русское градостроительство, древнерусская архитектура, народное деревянное зодчество были и будут всегда источниками вдохновения для нас и наших потомков. Вскрыть суть этого источника, понять душу русской архитектуры нам помог Евгений Андреевич Ащепков».

М.Я. Ашихмина, выпускница НИСИ 1954 года, профессор, заслуженный архитектор Российской Федерации:

«Мне посчастливилось учиться и постигать азы творчества в то время, когда Евгений Андреевич Ащепков, незадолго до этого защитивший докторскую диссертацию, возглавил кафедру истории и теории архитектуры в Новосибирском инженерно-строительном институте (в 1949 году).

Он был для нас, студентов послевоенных лет набора 1948–50-го, близким старшим товарищем, другом и наставником. Его лекции воспринимались как поэтическое повествование об искусстве, архитектуре.

Творческая атмосфера на архитектурно-строительном факультете НИСИ была в высшей степени благоприятной.

Еще были живы учителя старой школы – Андрей Дмитриевич Крячков, учившийся в Петербурге в начале века, Виталий Семенович Масленников, окончивший Академию искусств в Париже, Николай Сергеевич Кузьмин – выпускник Томского технологического института.

Среди всех выделялся совсем молодой еще ученый и педагог, очень интеллигентный, благородный, творчески зажигающий всех Евгений Андреевич. Он стал доктором искусствоведения и профессором в 42 года.

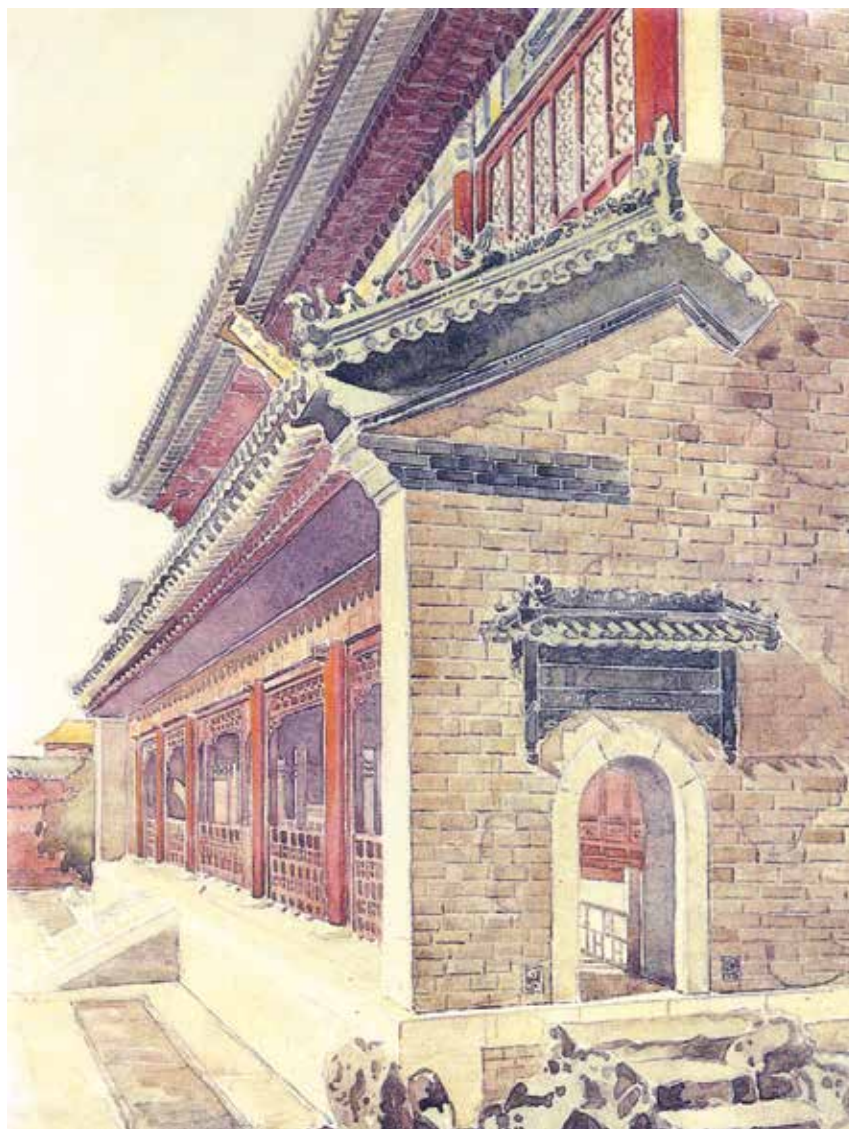


Защиверск. Солнечный день. 1969 г.

Евгений Андреевич рассказывал нам о своих экспедициях по выявлению памятников народного зодчества в Тобольске, Томской и Новосибирской областях, на Алтае, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.

В последний раз я случайно встретилась с Евгением Андреевичем в центре Иркутска летом 1979 года. Он шел с фотоаппаратом, сетовал на то, что «деревяшки» разрушаются, но был доволен, увидев обилие сохранившихся памятников. Похвалил главных архитекторов Иркутска за то, что не разрешают строить по типовым проектам в историческом центре. При этом глаза его блестели, и он улыбался, как в молодые годы».

Редакция журнала выражает благодарность Ашихминой Мире Яковлевне за предоставленные материалы об Е.А. Ащепкове.



Храм Цзыфу в г. Тайгу, пров. Шаньси. Общий вид павильона Цанзиньгэ. Эпоха Юань. 1953 г.



ЛЕБЁДУШКА

Успенская церковь в селе Калинино Читинской области. 1712 г.
Общий вид с юга
Фото Владимира Эпельбаума

Нашей красавице, возведенной в начале восемнадцатого столетия в Забайкалье – недалеко от города Нерчинска в селе Калинино, без малого триста лет. Для человека возраст запредельный и немислимый, да и для зданий немалый. И имя у нее старинное, многослойное, распевное – церковь Во имя Успения Пресвятой Богородицы. А она все так же по-девичьи стройна, бела и устремлена ввысь, своей мечте, по-женски величавая и торжественна, по-матерински поддерживает всех своих соседей. Нигде во всей округе на многие версты нет ей ровесников, разве что в далекой Чите стоит деревянная церковь, построенная в

конце XVIII века, в которой декабристы и венчались, и детей своих отпевали, – так до нее все триста километров будет. А вот совсем недалеко, в «старом городе» (сейчас это село Михайловка) была еще одна церковь – Святой Живоначальной Троицы. Построены были Успенский и Троицкий храмы почти одновременно, по одному плану, словно сестры родные – так походили друг на друга. Младшая сестра, правда, покорнее была да поприместнее, но ее уже давно нет. А наша сохранилась. На нее ориентировано направление трассы, ее видно с железной дороги и с автомобильного моста через Шилку. Несмотря на

строительство крупного здания новой сельской школы, Успенский храм остался организующей высотной доминантой прилегающей застройки и удивительным образом держит все пространство, ограниченное естественными склонами сопки, масштабно выделяясь из всего архитектурного окружения. И в ней важен не столько размер, сколько образ, устремленный ввысь.

Сегодня эта церковь – единственная свидетельница далекого времени освоения и присоединения забайкальских земель к Российской империи. Раньше здесь располагался Нерчинский Успенский мужской монастырь, основанный в 1664

году, и само село называлось Монастырским. В начале XVIII века это была самая дальняя восточная православная обитель в России. В 1735 году его настоятелем был назначен иеромонах Боголеп из Иркутского Вознесенского монастыря. Здесь провел последние четыре года своей жизни и умер 17 апреля 1739-го схимонах Гедеон – бывший архиепископ Ростовский Георгий Дашков, один из самых известных русских церковных деятелей XVIII столетия. В 1754 году сюда после десятилетней каторги за участие в организации движения против русского господства в Польше был сослан на поселение



Разрушающаяся трапезная
Фрагмент интерьеров

Александр Радкевич. Во второй половине того же века монастырь постепенно беднеет, приходит в упадок, в связи с чем 3 августа 1773-го последовал указ преосвященного Михаила об его упразднении, а 14 декабря 1781-го из Иркутска пришел следующий указ о «разобрании в Нерчинском Успенском монастыре каменных стен и келий, и о продаже годного кирпича охочим людям, вырученную же сумму, записав, употребить на церковное строение».

В 1710 году на территории монастыря строится деревянная Успенская церковь (позднее сгоревшая), а в 1712-м здесь возвели каменный храм – также в честь Успения Пресвятой Богородицы. Строили его по традиционному плану. По продольной оси расположены: алтарь, четверик, трапезная, трехъярусная колокольня. Основное ядро церкви – четверик (сам храм) – в плане представляет прямоугольник, к нему, следуя христианским канонам, с восточной стороны примыкает полукруглая апсида, а с западной – трапезная. Умельцы-мастерские вначале фундаменты бутовые укладывали, затем толстые кирпичные стены выводили – но не просто так, а с выдумкой, с душой. Может быть, поэтому наличники у нее все разные. Как будто у матери – все дети ее, но каждый со своим характером и лицом. На одном окне колонки полукруглые с поясами поддерживают в средней части треугольный фронтон, у другого они уже как дыньки сделаны, а у третьего так совсем тоненькие колоночки, словно руки девичьи – вроде и держать-то не могут, а несут. Смотришь на

них и удивляешься: какие же рукастые предки наши были – с кирпичом обращались, будто из глины лепили, все его секреты знали, вытесывали то полочку, то валик полукруглый. В верхней части три ряда кирпичей уложили плашмя под углом к наружной стене, и получился орнамент, широко применявшийся в древнерусской архитектуре, называемый поребриком. А какой головной убор она себе выбрала! Он тоже резной да затейливый, многоярусный, сделан в виде кокошников с килевидным завершением. Такие на Великой Руси давно-давно носили многие церкви, а здесь она у нас одна такая. Венчают же ее пять куполов, покоящихся на тонких и высоких барабанах. Был и над алтарем маленький купол, да разрушен.

Четырехугольная в нижней части колокольня, составляющая единое композиционное целое с храмом, выше обретает восьмиугольный объем с оконными проемами, грани которого, сомкнувшись, образуют шатер. И хотя он выполнен из кирпича, но благодаря пропорциям, крохотным проемам, вертикальным ребрам кажется легким и невесомым. Шатровое завершение – большая редкость для сохранившихся сибирских храмов. Например, сегодня в Читинской области подобное завершение можно увидеть только на Спасской церкви в Чернышевском районе, которая на двести лет моложе нашей героини. Но взгляд непроизвольно скользит дальше, выше и останавливается на небольшом куполе – самой высокой точке всех сооружений, созданных здесь когда-либо человеком.

И снова задаешься вопросом: как сумели наши предки вознестись на такую высоту? Ответ простой: вероятно, цели были благие. Во второй половине XIX века церковь была отремонтирована на

средства прихожан. С тех пор и стоит.

Сверстники ее давно исчезли, а новые, более молодые соседи живут своими заботами. Небольшие деревянные жилые дома

Трапезная и четверик храма с юго-запада





Успенская церковь.
Фрагмент южного фасада
объема храма

приютили уже не одно поколение и стараются исправно служить своим владельцам. Самому старшему из них в нынешнем году исполняется двести лет. По трассе день и ночь мчатся машины, а она видела и запряженные лошадьми повозки, и первые полупортки, и автобусы совет-

ского времени, сейчас все больше машин иностранных. Летом к ней ежегодно, уже много лет подряд, приезжают юные нерчане из художественной школы и познают мир прекрасного прошлого через нашу красавицу, они неугомонны и каждый раз открывают ее для себя заново. И

рисуют, рисуют, рисуют... Смотрят на нее и заезжие иностранцы, и проезжающие. Бывают здесь высокие начальники и специалисты. Одни просто любопытствуют, другие поражаются – еще стоит, третьи восхищаются – стоит! Сельские животные почитают ее особенно. За

толстыми кирпичными стенами им даже в летний зной прохладно и тихо. Она встречает всех приветливо, ничего не скрывая и не таясь. На восходе солнца – белоснежная, на закате – алым огнем озаряется. И красива, и величава всегда.

Зимой ей особенно одиноко. Вокруг в домах топят печи, по вечерам в окнах зажигаются огни. Ребятишки учатся в своем новом храме знаний, взрослые хозяйством занимаются, гости приезжают редко. Грустит церквушка и медленно угасает. В трапезной давно нет крыши, апсида разрушена, купола накренились. Уже и на колокольню не забраться, так как обвалилась часть ступеней. Трещины в кирпичных стенах становятся все опаснее, больше и шире, они безжалостно разрывают ее на части – и скоро металлические стяжки, сводчатые перекрытия могут не выдержать. Она слышала, как поговоривали, что жить ей осталось, может быть, совсем немного. Обещали поддержать и помочь, да, видимо, что-то не складывается. А ей с каждым годом все труднее и неважно терпеть снег, дождь, морозы трескучие, но жить хочется – как любому существу на этой земле. И стоит она, вспоминая и грустя; иногда кажется никому не нужной – и тогда от беспомощности сыплются и разваливаются кирпичи, кренятся стены, грозя обвалиться, и хочется крикнуть, может быть, даже человеческим голосом, чтобы все люди услышали: «ПОМОГИТЕ!».

«Лебедушка» – именно так назвал нашу красавицу специалист и эксперт в сфере культурного наследия из Иркутска Алексей Чертилов. В этом слове одновременно и впечатления (он ее видел впервые), и ощущения, и тревога. В конце мая сего года, подъезжая к Нерчинску, мы специально завернули в Калинино только ради нее. Материал был написан ранее, но совсем свежее восприятие не оставило сомнения, а только подтвердило его заключительное слово.

Галина Мартынюк
Фото Владимир Эпельбаум,
Галина Мартынюк,
Алексей Чертилов



Фрагмент восточного фасада. Маяки

Разрушенная апенда трапезной

PS
 В 2003 году в рамках областной программы «Культура Забайкалья» было проведено инженерное обследование Успенской церкви для определения технического состояния несущих конструкций. Специалисты говорят о критическом состоянии здания – на две трети высоты оно существенно ослаблено трещинами, что может спровоцировать обрушение стен, сводов. В связи с чем усиление должно быть выполнено в ближайшее время. Наблюдение за трещинами позволяет определить максимальный срок существования памятника: не выполни срочного комплекса радикальных мероприятий по его усилению, консервации, – это 5 лет. Далее, если ему не помочь, разрушения примут необратимый характер.

и Забайкалья давно уже взяты под государственную охрану, притом большинство – федерального значения, а Успенская церковь на реке Нерче внесена лишь в список выявленных объектов культурного наследия, то есть не состоит под охраной даже местного (муниципального) уровня, не говоря уже о государственном, региональном, хотя по исторической и архитектурно-художественной значимости ей, похоже, нет равных в ряду подобных по времени появления и стилю. Это, в том числе, не позволяет сегодня рассчитывать на включение ее в реставрационные программы бюджетного финансирования. Поэтому сегодня остается уповать только на меценатство или добровольные жертвования православных прихожан, которых,

насколько нам известно, в Калинино и окрестностях совсем немного.

Выход из создавшейся ситуации видится в одном: срочно выполнить соответствующую историко-культурную экспертизу этого аварийного объекта культурного наследия на предмет отнесения его к категории памятников истории и культуры федерального значения (минимум – областного) – и сразу подавать заявку в правительство (России, Читинской области) на финансирование хотя бы первоочередных консервационных работ. Одновременно с этим необходимо, пока еще не поздно, срочно найти деньги (не такие уж большие) для подробной научной фиксации (реставрационные обмеры, фото) здания-памятника. В

противном случае мы станем очевидцами очередной непростительной утраты еще одного абсолютно уникального культового сооружения – «единственного свидетеля времени освоения и присоединения забайкальских земель к Российской империи».

Если читинцам, нерчанам удастся спасти Успенскую церковь, она обязательно станет не только возрожденным действующим, так необходимым для верующих приходским храмом, но и достойной, неотъемлемой экскурсионной составляющей на увлекательном туристическом маршруте Чита – Нерчинск.

От редактора рубрики
 Каменная церковь Во имя Успения Пресвятой Богородицы в селе Калинино Читинской области, построенная в 1712 году в неповторимом стиле сибирского барокко, – явление уникальное в истории культовой архитектуры Восточной Сибири. Достаточно сказать, что знаменитая иркутская барочная церковь Спаса Нерукотворного Образа, возведенная практически одновременно с забайкальской «Лебедушкой» – в 1706–1713 гг., ставшая первым каменным православным храмом столицы Приангарья, известна всем специалистам и любителям старины, а про Успенскую церковь знает разве что только узкий круг читинских историков, архитекторов, краеведов. И еще: другие барочные храмы двухсот – трехсотлетнего возраста Прибайкалья



Дипломированные архитекторы-реставраторы

В июле этого года на архитектурном факультете Иркутского государственного технического университета осуществлен третий выпуск архитекторов-реставраторов – достаточно молодой для нашего региона специальности, первый выпуск был сделан в 2003 году. Готовит и выпускает таких редких специалистов кафедра истории архитектуры и основ проектирования. Заведующая кафедрой – кандидат архитектуры доцент А.В. Корзун, преподаватель и куратор группы, обучающейся по специализации «Реставрация и реконструкция архитектурного наследия» (РРАН) – доцент кафедры А.К. Чертилов.

В 2007 г. 12 дипломников, сегодня они все уже практикующие архитекторы и реставраторы, в рамках учебной программы выполнили и защитили 11 дипломных работ (два студента делали совместно один диплом) на общую тему – «Архитектурное наследие». Публикуются три разнохарактерные дипломные работы.

Это: 1) «Проект реставрации и приспособления под филиал Музея декабристов памятника истории и культуры «Дома декабриста П.А. Муханова» в

Иркутске», автор Елена Блошкина.
2) Исследовательская работа: «Изучение особенностей типового жилищного строительства в г. Иркутске на примере двухэтажных деревянных домов 1920–1950 гг.», автор Анна Сидоренко.
3) «Проект воссоздания Амурских (Айгунских) Триумфальных ворот в Иркутске», автор Надежда Муравьева. При этом все эти учебные работы имеют практическое применение.

Первый проект можно смело рассматривать как реальную эскизную стадию, он взят Музеем декабристов (директор Е.А. Ячменев) за основу для обоснования программы реставрации и музеефикации дома П.А. Муханова – будущего третьего объекта в составе музея (первые два, известные всем, действующие – Усадьба декабриста С.П. Трубецкого (сегодня в реставрации) и Усадьба декабриста С.Г. Волконского).

Вторая, исключительная теоретическая работа (научные исследования), вводит в научный оборот совершенно не изученную до этого тему – первый опыт массового типового жилищного строительства в Иркутске после разрухи гражданской войны, когда

перед властью Советов остро стояла проблема обеспечения недорогим, как сегодня говорят – «доступным», жильем значительно увеличившегося городского населения. Этот опыт в послевоенные, 50–80-е годы прошлого века пригодился при решении подобной правительственной задачи, когда осваивали другие типовые серии – уже из кирпича и панелей заводского изготовления.

Третий проект послужил толчком для постановки вопроса о возможности и актуальности, учитывая грядущий юбилей Иркутска в 2011 году – его 350-летие, восстановления на своем родном месте уникального памятного архитектурного сооружения – Амурских ворот, стоявших во второй половине XIX – начале XX в. в районе Крестовоздвиженской церкви и несших идеологический смысл не только для Сибири, но и для всей державы, являвшихся символом присоединения Амурских земель к Российской империи. Работа может служить основанием для включения этого значимого мемориального объекта в программу празднования города и, соответственно, в качестве рекомендаций для разработа-

ваемого сегодня Проекта планировки, реконструкции его центральной исторической части.

Данные дипломные работы впервые в практике кафедры были рекомендованы Государственной экзаменационной комиссией для участия в ежегодном Международном смотре-конкурсе лучших дипломных проектов по архитектуре и дизайну – уже XVI-м по счету, который прошел 16–23 сентября, на этот раз – в Вологде. По результатам смотра-конкурса два выпускника архитектурного факультета – Е. Блошкина и А. Сидоренко – получили дипломы первой степени. Третий проект по техническим причинам конкурсной комиссией не рассматривался (не попал в экспозицию в связи с ограниченным количеством мест), хотя, по словам Аллы Корзун, сопровождавшей работы на конкурс, есть неофициальное, но авторитетное мнение членов комиссии: по методологии, проработке, качеству исполнения он несколько не уступает работам, отмеченным наградами.

Первый опыт типового жилищного строительства в послереволюционном Иркутске

Название дипломной работы: Изучение особенностей типового жилищного строительства в Иркутске на примере двухэтажных деревянных домов 1920–1950-х гг.

Автор работы: студентка группы РРАН-01 ИрГТУ Анна Сидоренко

Руководители: д.и.н., к.а. профессор кафедры архитектурного проектирования ИрГТУ М.Г. Меерович, доцент кафедры истории архитектуры и основ проектирования ИрГТУ А.К. Чертилов

На XVI Международном смотре-конкурсе лучших дипломных проектов по архитектуре и дизайну, прошедшем в сентябре этого года в Вологде, за эту работу А. Сидоренко получила аж две престижные награды: Диплом первой степени Межрегиональной общественной организации содействия архитектурному образованию (МООСАО) и Диплом Союза московских архитекторов (СМА).

Деревянное жилищное строительство для рабочих всегда отходило у исследователей на второй план в отличие от интереса к каменному строительству. Может быть, потому, что оно было, как правило, реализацией типовых проектов или, напротив, сугубо местным «изобрете-

нием» конструктивных и планировочных решений в условиях жесточайшего дефицита строительных материалов, квалифицированной рабочей силы и финансов. В связи с этим оно отступало как предмет отдельного научного исследования перед заслуженным интересом к экс-

периментам с монолитным, сборным железобетонным, шлакоблочным, деревобетонным жилищным строительством, подобными технологиями в сложные времена становления Советской России. Отступало на второй план перед опытами организации коллективного быта и домов-

коммун, невольно «терялось» на фоне грандиозных работ представителей советского архитектурного авангарда.

К этому явлению не отнеслись как к завершеному целостному отрезку истории отечественной архитектуры, так как оно представлялось своего рода промежуточной

<p>7. По расположению кухни, туалета в квартирных домах:</p> <p>ул. Чаглова, 20, лит. "Б" - начало 1930-х ул. Ивана Сивко, 15 - конец 1930-х ул. Радищева, 67 - 1935</p>	<p>8. Г-, П-, Н-образной формы:</p> <p>ул. Касянова, 1, лит. "А" - 1950 ул. Чайковского, 18, лит. "А" - 1953 ул. Фурманова, 2, лит. "А" - 1951</p>	<p>9. Общежития, коммунальные дома:</p> <p>ул. Пушкина, 7 - 1929 ул. Кайская, 60 - 1939</p>	
<p>1. По ризалитам:</p> <p>ул. Шахтерская, 15 - 1934 ул. Румянцева, 2 - 1936 ул. Нестерова, 4 - 1938</p>	<p>2. По расположению фронтонов, полуфронтонов:</p> <p>ул. Шахтерская, 22 - 1934 ул. Драмбула, 4 - 1933 ул. Роми Люксембург, 24 - 1937-1938</p>	<p>3. По наличию балконов, лоджий:</p> <p>ул. Петрова, 40 - 1936 пер. Восточный, 12 - 1937-1938 ул. Черского, 12 - 1952</p>	<p>4. Дома с брандмауэром:</p> <p>ул. Фурманова, 2 - 1942</p> <p>5. Остальные, не относящиеся к другим группам:</p> <p>ул. Енисейская, 15 - 1937</p>

стадий в развитии советского градостроительства. Территории, занятые в 20–40 годы XX века деревянной застройкой, на последующих этапах роста городов, соцгородов рассматривались как своеобразный «резерв» для будущего строительства, как «территории перспективной многоэтажной застройки». И при наличии возможности переселения такое «временное» деревянное жилье – как технически, так и морально устаревшее – почти всегда безжалостно шло под снос. Поэтому подобных деревянных зданий мало сохранилось в сибирских городах, и, тем более, они почти отсутствуют в городах, появившихся в послевоенные, 1940–1960 годы.

Иркутск является уникальным историческим городом не только благодаря наличию знаменитой деревянной застройки XVIII – начала XX в., но и, как выяснилось в ходе настоящих исследований, в том числе благодаря наличию объектов деревянного домостроения следующего этапа освоения города – послереволюционного. В его застройке сохранилось

более 200 представителей жилищного многоквартирного строительства для рабочих, возведенных из дерева на разных этапах развития города с 1920 по 1955 гг. Строили их муниципалитеты, различные ведомства, жилищные кооперации. Это брусчатые и бревенчатые дома, также применялись каркасные, щитовые и соломитовые конструкции (последние, возводившиеся в исследуемый период, на сегодняшний день не сохранились).

Мало кто представляет себе, насколько значительными были реальные объемы деревянного жилищного строительства в то время, какое внимание его проектированию уделялось центральными проектными организациями и отдельными архитекторами, посвятившими этой теме фактически всю свою творческую жизнь. Практически не раскрыт характер взаимосвязи между типовым проектированием в столицах и местными условиями их реализации – как и проектов, разрабатывавшихся на местах. Не проведено сравнение специфики застройки сибирских городов

в сравнении с тенденциями общегосударственного масштаба, наиболее ярко воплощенными в городах европейской части СССР. Не выявлена типология объектов данного вида жилищного строительства ни в послереволюционный, ни в предвоенный, ни в последующие периоды.

Актуальность темы обусловлена следствием почти полной ее неизученности, в то время как типовое жилье занимало значительное место не только в объемах советского жилищного строительства, но и в той целенаправленной качественной проектной работе, которую осуществляли архитекторы, инженеры с первых дней Советской власти. Целью исследования было изучение истории проектирования и строительства двухэтажного деревянного многоквартирного жилища: на примере Иркутска показать объем, разнообразие и типологию таких домов, возводимых для рабочего класса в Сибири в 1920–1950 годы. В исследовательскую задачу входило в том числе выявление типологических, объемно-планировочных,

конструктивных, стилистических и градостроительных особенностей типового двухэтажного деревянного жилища в Иркутске, его систематизация и классификация. В ходе работы выявлены интересные региональные особенности формирования архитектуры такого жилья – переработка типовых проектов под местные условия, специфика использования местных строительных материалов, проектирование с учетом возможностей местной базы стройиндустрии, планировочных особенностей, внешнего облика и т.п. Границы исследования: хронологические – 1920–1955 гг., территориальные – границы города перед бурным ростом в послевоенное время.

По материалам дипломной работы готовится развернутая публикация. По большому счету, автором исследования создан хороший задел для следующего этапа научной проработки этой темы – подготовки и защиты кандидатской диссертации.

Алексей Чертилов,
по материалам
поисковой записки

Пример классификации типовых жилых двухэтажных деревянных домов в Иркутске (1920-1950-е гг.)

Дом-музей декабриста П.А. Муханова в Иркутске

Название дипломного проекта: Проект реставрации и приспособления под филиал Музея декабристов памятника истории и культуры «Дом декабриста П.А. Муханова» в Иркутске
 Автор проекта: студентка группы РРАН-01 ИрГТУ Елена Блошкина
 Руководитель: доцент кафедры истории архитектуры и основ проектирования ИрГТУ А.Ю. Ладейщиков
 На XVI Международном смотре-конкурсе лучших дипломных проектов по архитектуре и дизайну, проходившем в сентябре этого года в Вологде, за свой проект Е. Блошкина получила Диплом первой степени.



62

Дом декабриста П.А. Муханова в Иркутске. 1850-е гг. Проект реставрации. Главный фасад по ул. Тимирязева

Проект реставрации и музейфикации памятника истории и культуры федерального значения «Дом декабриста П.А. Муханова» по улице Тимирязева, 45 (ранее Преображенская улица) в историческом центре Иркутска предусматривает реставрацию, восстановление дома на период его постройки – середину 50-х гг. XIX века, эти же годы являются последними в жизни его первого хозяина – Петра Александровича Муханова.

Известно, что деревянный с переменной этажностью (антресольный) дом был окончательно достроен им летом 1853-го, а скончался декабрист после болезни в феврале следующего, 1854 года. Следовательно, оптимальной датой для реставрации памятника является середина 1850-х гг. – наиболее вероятное время завершения постройки дома. Первоначальный проект здания, всей усадьбы до настоящего времени в архивах не выявлен, да и

вряд ли будет обнаружен, поэтому основная информация была получена в ходе натуральных изысканий, привлекались косвенные исторические источники.

Дом Муханова сохранился практически полностью, претерпев незначительные изменения, находится во вполне удовлетворительном техническом состоянии (для деревянного памятника такого внушительного возраста). В ходе предпроектных исследований было

установлено, что один из его пристроев является более поздним, другой был переделан в конце XIX столетия. За более чем 150-летнюю историю существования дома были утрачены многие подлинные элементы, но по оставшимся от них следам будет нетрудно восстановить подлинную картину. Менее всего сохранились интерьеры, поэтому их, как музейные, придется формировать исключительно по аналогам, в том числе

Интерьер. Кабинет

Интерьер. Столовая





Схема благоустройства
 Экспликация:
 1. Дом-музей П.А. Муханова
 2. Людская изба
 3. Конюшня
 4. Амбар
 5. Каретный сарай
 6. Загон для лошадей
 7. Сад



Планы этажей
 Поперечный разрез

подбирать из запасников мебель и прочие экспонаты. Есть вероятность, что под слоем поздней штукатурки сохранилась часть первоначальной отделки, но это станет известно только после снятия поздних наслоений во время более детальных натуральных изысканий.

Помимо реставрации деревянного объема дома необходима реконструкция (укрепление) его фундаментов, которые сложены из местного природного камня (песчаника) с заглублением примерно на 1,5 метра. Подвалов у здания, по всей вероятности, нет, и так как современный музей не может полноценно функционировать без подсобных помещений, размещение которых в уровне первого и

антресольного этажей проблематично, решено одновременно с модернизацией фундаментов, углубив их, устроить цокольный эксплуатируемый этаж.

Изначальные границы усадьбы и исторические надворные постройки к настоящему времени утрачены (на их месте расположены строения советского периода, занимаемые дивизионом ГИБДД). В связи с этим для формирования «первоначальной» композиции будущего усадебного музейного комплекса проектом предлагается, во-первых, восстановить границы домовладения П.А. Муханова на период формирования усадьбы – середину XIX столетия, предварительно решив предусмотренный

всеми градостроительными документами вопрос выноса дивизиона, гаражей из центра города, тем более, что они не представляют архитектурной ценности. И, во-вторых, установить хозяйственные постройки, характерные для того периода, условно: «людская изба», «конюшня», «каретный сарай», «амбар». Их очертания (и границ усадьбы, и построек) взяты с плана города 1862 года, наиболее близкого ко времени появления усадьбы. Хозпостройки проектируются по аналогам, либо переносятся памятники архитектуры, либо воссоздаются утраченные, в них предполагается разместить службы музея или дополнительные экспозиции.

На участке заднего двора предусмотрено устроить

традиционный для Иркутска прошлых веков усадебный сад с плодоносными и декоративными насаждениями, цветниками, беседками, предназначенный для отдыха посетителей музея. Между зданиями настилаются тротуары из деревянных плах (тесин), что когда-то успешно практиковалось в Иркутске. Все остальные дорожки и проезды посыпаются мелкой щебенкой из натурального камня, это тоже соответствует духу того времени. Территория усадьбы также комплектуется малыми архитектурными формами – скамьями, светильниками, урнами и пр.

Алексей Чертилов,
 по материалам
 пояснительной записки

Воссоздание Амурских Триумфальных ворот в Иркутске

Дипломный проект: Воссоздание Амурских (Айгунских) Триумфальных ворот в Иркутске с реконструкцией транспортного узла и прилегающей застройки

Автор проекта: студентка группы РРАН-01 ИрГТУ Надежда Муравьева

Руководитель: доцент кафедры истории архитектуры и основ проектирования ИрГТУ А.К. Чертилов



Амурские ворота. Реконструкция Н.А. Муравьевой, 2007 г.
Фасады

Объемное построение



Города, в частности Иркутск, – постоянно развивающиеся, живые организмы, растущие медленно или быстро в зависимости от обстоятельств, но на каждой стадии имеющие и формирующие свой образ, иногда – неповторимый колорит. При реконструкции любого исторического города возникают проблемы сохранения (или не сохранения) культурного наследия. Это одна из самых актуальных и сложных тем в современном градостроительстве. В условиях сложившегося поселения зачастую фрагменты застройки переплетаются, имея различные по времени освоения, исторической и художественной ценности характеристики. В этом случае требуется скрупулезный анализ, отбор достойных объектов для сохранения, отображающих ту или иную эпоху, иногда – освобожденные от имеющихся чуждых, наносящих эстетический и даже экономический вред наслоений, и, наоборот, восстановление утраченных фрагментов, деталей периода градостроительного расцвета, качественных, исторически важных композиционных элементов.

Именно к таким интересным градостроительным фрагментам Иркутска относится участок в районе

Крестовоздвиженской церкви – перекресток слияния пяти улиц: Ленина (историческое название – Амурская, Заморская), Тимирязева (Арсенальская), Седова (Средне-Амурская), Третьего Июля (Нижне-Амурская, Зимне-Байкальская) и Красного Восстания (Казарминская) – с утраченными Амурскими Триумфальными воротами, когда-то фиксировавшими, организовавшими эту «точку слияния».

История создания ворот Появление Амурских ворот (или арки) связано с договором, заключенным в 1858 году между Россией и Китаем, согласно которому наконец-то определилась и была юридически закреплена граница между двумя империями в районе реки Амур. Левый амурский берег окончательно стал российским (правый остался за Поднебесной) во многом благодаря усилиям генерал-губернатора Восточной Сибири графа Н.Н. Муравьева, он же был уполномочен подписать от государства Российского тот эпохальный документ. Александр I заслуги Муравьева оценил по достоинству – удачливый дипломат был возведен в

графское достоинство с пожалованием ему почетной и вечной приставки к фамилии – Амурский. Именно в связи с присоединением к России Приамурского края городская Дума переименовала Заморскую улицу в Амурскую.

Согласно иркутским летописным преданиям, по этому случаю в конце Заморской улицы при спуске с Крестовой горы у городского шлагбаума в августе 1858 года были возведены Амурские Триумфальные ворота, еще их поначалу именовали Айгунскими, по названию города в Китае – Айгун (сегодня Хэйхэ), где и был 16 мая того года подписан тот знаменательный договор. Архивы пока хранят тайну истории возведения ворот, известны лишь точное время их появления да основные габариты. «20 августа. Городское общество для встречи Генерал-Губернатора Н.Н. Муравьева, возвращавшегося с Амура после заключения Айгунского договора, выстроило... триумфальные ворота, которые... были изукрашены зеленью и флагами...» (летопись Романова). «...Ворота деревянные, шириной 11,36 м, высотой 10,65 м, имели сводчатый проезд шириной 5,3 м и высотой 8 м...» (Колмаков).

Есть один любопытный момент в истории ворот – они ставились лишь временно, только для торжественной встречи генерал-губернатора, возвращающегося из Амурских земель, и на период празднования по случаю «вновь приобретенной страны», после чего предполагалось их разобрать (чуть ли не сразу – осенью того же 1858-го). Но, как водится на Руси, нет ничего более постоянного, чем...

Монументальное сооружение оказалось так кстати на въезде в столицу Восточной Сибири, удачно вписавшись в ландшафт города, и так на удивление благосклонно принято обывателями, что городская Дума ходатайствовала перед государевой властью «об оставлении выстроенных в Иркутске в память заключения Айгунского договора ворот». И 1 ноября Сибирский Комитет «высочайше... разрешил оставить эти ворота на будущее время» (летопись Романова). «В просьбе... говорилось и о том, что Триумфальная арка станет постоянным и живым напоминанием и современникам, и грядущим поколениям о достолавных для Отечества делах» (Полунина). Амурские ворота простояли порядка шестидесяти лет и были разобраны по причине ветхости уже в советское время, в конце 20-х годов прошлого столетия (Колмаков). Согласитесь, это совсем не малый срок для деревянного, «некапитального» (об этом позже) и неэксплуатируемого сооружения, изначально устанавливаемого временно, буквально на один сезон.

Местоположение

Естественно, что ворота заняли место у Заморской заставы, откуда начиналась дорога за Байкал-море, – здесь город встречал возвращавшуюся с победой дипломатическую миссию. Градостроительная значимость Амурской Триумфальной арки не вызывает сомнения. Она стала неотъемлемой частью Иркутска. Благодаря ей магистральная улица города получила логичное архитектурное завершение в виде классического, монументаль-



Амурские ворота в Иркутске. Почтовая карточка нач. XX в. Собрание С.И. Медведева

ного (несмотря на деревянное исполнение) объекта.

Его окружением были общественно важные здания, главное из которых – Крестовоздвиженская церковь – доминировало над всеми остальными. Из обывательской застройки Заморской улицы выделялись: Второе Общественное собрание (ул. Ленина, 23), Воскресенско-Крестовоздвиженское училище (ул. Ленина, 56), Военно-офицерское собрание. Замыкало панораму улицы здание Охотской конторы Российской компании (угол ул. Красного Восстания, 9, ранее – Российско-Американская компания). В створе арки, на самой стрелке квартала № 130, с разрывом-проездом, располагалось первое Лютеранское (старое немецкое) кладбище, обнесенное каменной оградой (ликвидированной еще в царские времена?).

Архитектура ворот

Авторство арки достоверно не установлено, но предполагается, что проект мог выполнить замечательный иркутский зодчий А.Е. Разгильдеев, во всяком случае, строительство осуществлялось не без его участия, так как он в те годы исполнял должность городского архитектора, поэтому, скорее всего, это вменялось ему в обязанность. Профессиональная рука мастера (кто бы он ни был) прослеживается во всем архитектурном облике,

характере триумфальных ворот. Конструктивно они представляли собой «некапитальное» сооружение – деревянный каркас, обшитый тесом. Зато их архитектура, несмотря на временный характер, отличалась торжественностью, была выдержана в величавых, классицистических формах, подobaющих монументальным постройкам, посвященным великим событиям, которые должны вызывать чувство национального достоинства, гордости.

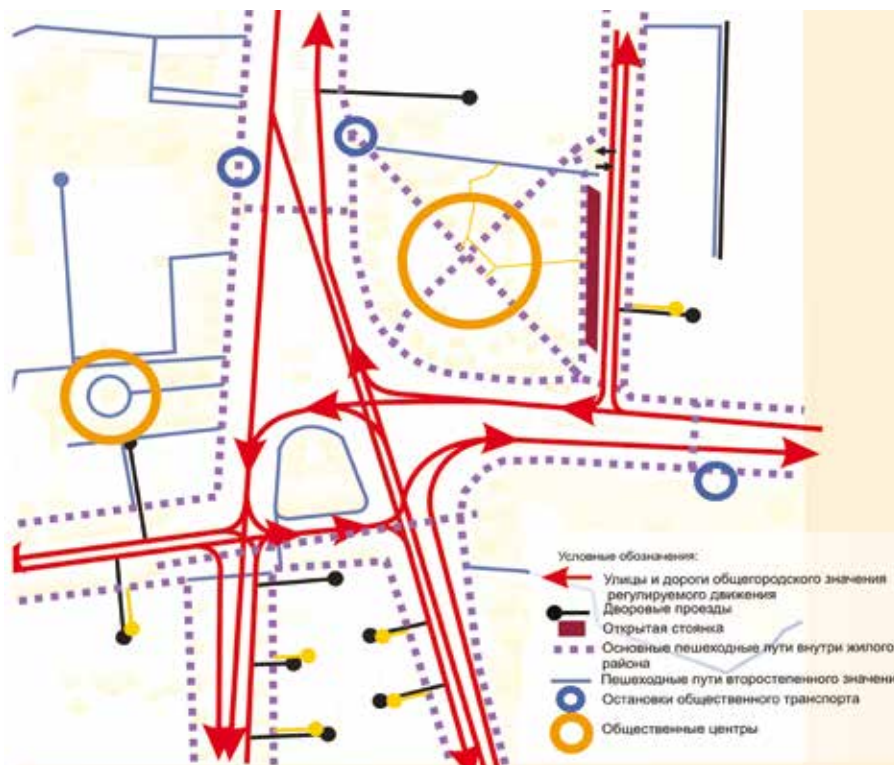
Объемно решение ворот было традиционным – прямоугольные в плане пилоны несли правильную полуциркульную сквозную арку. Продольные и поперечные фасады, симметрично отражая друг друга, в целом были решены довольно скромно. Вся отделка

монумента была выполнена тщательно, безукоризненно. Непосредственно арка опиралась на декоративные импосты пилястр с внутренней стороны столбов, ее архивольты подчеркивались накладными декоративными поясами, между которыми крепился ряд небольших резных розеток. Таким же простым приемом – декоративными великим событиям, которые должны вызывать чувство национального достоинства, гордости. Композицию сооружения завершали балюстрада токарной работы по бокам и идентичные аттики с обоим продольных фасадов, решенные так же просто – имели прямоугольную форму с тумбами по краям, венчающимися точеными вазонами. Все четыре угла ворот фланкировали, разбивая балюстраду,

Островок безопасности в конце ул. Ленина – исконное и проектируемое место воссоздания Амурских ворот



Транспортно-пешеходная схема перекрестка улиц Ленина, Тимирязева, Седова, Третьего Июля, Красного Восстания



такие же парящие тумбы с точеными же вазами, но меньшего размера.

Совершенно уместно появились надписи: на северной фризе, со стороны города – «Дорога к Великому океану», с южной, байкальской стороны наши предки увековечили дату великого события – «16 мая 1858 года». Кроме всего прочего, аттики и фризы были украшены накладными декоративными гирляндами. Крыша должна была быть вальмовой (или четырехскат-

ной) под железной кровлей. Так как ворота ставились временно, по всей видимости, вряд ли устраивались капитальные фундаменты, скорее всего, каркас опирался на лиственничные стулья или (что менее вероятно) бревенчатую обвязку, уложенную в забутованную траншею.

Проектная концепция
В познавательном плане историческая ценность Триумфальной арки выра-

жается прежде всего в том, что она служила носителем информации о героическом прошлом (в отличие, кстати сказать, от Московских триумфальных ворот, вопрос о восстановлении которых принят окончательно), т.е. являлась и является бесценным историческим источником. Поэтому восстановление Амурских (Айгунских) ворот, помимо градостроительной реновации, несет идейно-государственное содержание, обеспечивая связь места – града Иркутска с великим историческим событием в жизни не только нашего региона, в котором он сыграл непосредственную роль, а всей страны. Воссоздаются ворота как памятник событиям, «первоисточником» и свидетелем которых они были, и тем выдающимся людям, в честь которых они были воздвигнуты. Кроме того, возрождение (как и появление новых) подобных знаковых, смысловых сооружений в градостроительно важных местах делает Иркутск действительно столицей региона. Еще в 1989 году историк Н.М. Полунина отметила: «Триумфальное зодчество Иркутска – оригинальная и самобытная страница сибирской истории и архитектуры». За прошедшие десяти-

летия это место на въезде в исторический центр претерпело трансформации, но главные составляющие элементы сохранились, и если учесть предполагаемую нами в перспективе реконструкцию с воссозданием утраченных отдельных элементов, то можно попытаться вернуть данному памятному месту его историческое значение с новым композиционным звучанием.

В градостроительном плане место должно играть роль въезда в столицу Прибайкалья с оформленными, хорошо прочитаемыми общественными открытыми пространствами – скверами, озеленением, наконец – транспортным кольцом-развязкой, препятствующим скоростному, бездумному проникновению в ее центр (почему-то «хочется, как в Европе»). Существующие объекты культурного наследия в окружении приспособляются под разнообразные современные общественные нужды. Улицы, как и должно, обновляются с включением локальных объектов нового строительства – так, чтобы значимые исторические здания не утратили своей композиционной важности.

Место воссоздания (оно же историческое) Амурских ворот находится в самом конце улицы Ленина, на островке безопасности среди проезжей части, в точке расщепления этой улицы на две продолжающие ее улицы – Третьего Июля и Седова. Оно открыто со всех сторон и просматривается со всех основных направлений визуального восприятия (панорамного обзора). Поэтому возрожденный монумент станет своеобразной самоценной доминантой, придав особый колорит месту.

Проектное решение
Когда-то Амурские (Айгунские) Триумфальные ворота составляли неотъемлемую часть градостроительного ансамбля «у креста», претерпевшего за последнее столетие очевидные изменения. Намеренно избегая реинкарнации ситуации, предлагается активная реконструкция этого планировочного узла несколькими приемами в совокупности. Основные:

Перспектива с видом на Крестовоздвиженскую церковь



Ворота привязаны с максимальным приближением к истонному месту и с учетом изменившейся транспортной ситуации. Для получения точной информации об их первоначальном местонахождении необходимы архитектурно-археологические исследования территории.

Монумент воссоздается обязательно в первоначальном материале, то есть в деревянном исполнении (помимо всего прочего, убеждены: дерево является строительным символом Сибири), в той же конструктивной (каркасной) системе, обрабатывается с целью предотвращения от деструкции, для защиты от огня и воздействия атмосферного негатива специальными современными растворами. Фундаменты – железобетонные (столбы, ростверк) с облицовкой надземной части плитами местного природного камня – песчаника. Согласно опубликованным источникам, ворота красились в темно-синий (синий) цвет, что является, с нашей точки зрения, сомнительным, так как этот мрачный колер противоречит торжественности события, в честь которого они были воздвигнуты. Кроме того, на всех известных нам фотоизображениях начала XX века (особенно на цветных почтовых открытках) ворота не выглядят окрашенными, а наоборот – имеют неокрашенную деревянную отделку. Скорее всего, синий цвет появился позже. Проектом предлагается оставить естественную фактуру дерева (опять же – символ) без покраски, добиваясь композиции, по цвету применяя различную по качеству, фактуре древесины местных пород.

Сохранилось достаточно исторических изображений (фото, почтовые карточки), запечатлевших памятное сооружение со всех сторон, которые позволяют детально изучить архитектурно-пространственные характеристики. Используя наработанные методики в реставрации, по этим снимкам были выполнены реконструктивные обмерные чертежи. Ретро-изображения и обмеры позволили произвести расчет основных габаритов ворот. Масштабный коэф-

фициент, определивший из отношения длины ворот к значению этой же длины, позволил найти все необходимые размеры. Таким образом, с использованием соотношения современных и старорусских мер длины стали окончательно известны (полностью подтверждены ранее опубликованные данные): высота ворот – 10,65 м, что составляет ≈ 5 сажень (1 саж. = 2,134 м) и их длина – 11,36 м (5 саж. + 1 аршин (0,71 м)). К очертанию арки пролетом 5,3 метра без труда подобран модуль дорического ордера по Виньола. Так же был выполнен пропорциональный анализ с целью выяснения: использовался ли автором ворот принцип Золотого сечения, как ожидалось на предварительной стадии работы, – что и подтвердилось.

Проектом предлагается организация давно назревшей транспортной развязки в виде небольшого кольца вокруг острова земли – первого немецкого кладбища, несколько расширив его границы, тем самым создав буфер от транспорта. Для этого пробивается, как и было раньше, улица Красного Восстания до улицы Седова, с небольшой отсыпкой полотна для нивелирования перепада, отделяя кладбище от застройки квартала № 130. Таким образом, сама собой организовывается изолированная локальная мемориальная зона (некрополь). Выявленные по старым планам города границы кладбища безусловно подлежат фиксации капитальной оградой – и, возможно, с установкой часовни (поминального знака), где должны быть поименованы известные лютеране, достойно служившие Отчеству в Сибири и почившие здесь. При этом во внимание не берется камень, водруженный в 1980-е годы на могилы, объясняющий, что здесь якобы будет установлен памятник декабристам. Это явный нонсенс – ему здесь, разумеется, не место.

Завершает квартал на стрелке обязательно малозатяжная застройка для сохранения исторически сложившегося качественного обзора



Крестовоздвиженской церкви от улицы Третьего Июля, набережной Ангары. Проект выполнен с учетом расширения этой улицы, сдвижки красной линии четной стороны, связанной с запуском нового, верхнего Ангарского моста. Неоценимые консультации в части транспортной развязки дал д.т.н. профессор ИргТУ Ю.А. Михайлов.

Самый радикальный реконструктивный прожект: необходима ликвидация (конечно же в перспективе, после «истечения амортизационного износа») явно диссонирующего Г-образного жилого дома-монстра на углу улиц Ленина и Тимирязева (как и рядом с ним стоящего жилого дома по ул. Красноармейской), перекрывающего не только обзор шедевра сибирского барокко – Крестовоздвиженскую церковь, но и не позволяющего решить острую транспортную проблему. Цель (кроме названного аргумента): разбивка на месте домов того самого «европейского» городского сквера на въезде в центр (ни в коем случае не заменяя дом-монстр на нечто другое «недвижимое»), совсем не лишнего

ландшафтного вкрапления для нашего города, тем более – его старой части. В центре сквера предусмотрено место для нового городского памятника выдающейся персоне, например тому же генерал-губернатору Восточной Сибири графу Николаю Николаевичу Муравьеву-Амурскому, или для памятника в честь какого-либо значимого события.

Рядом со школой № 15, по оси улицы Тимирязева, устанавливается действующая часовня (или памятный знак) в память об утраченной деревянной батальонной церкви, построенной в 1877 году при казармах Иркутского резервного батальона (Белых казармах) и освященной во имя канонизированного русского князя-героя Александра Невского. Само собой подразумевается благоустройство окружения Амурских ворот – улиц, открытых пространств таким образом и такого качества, чтобы связать воедино весь градостроительный комплекс.

Текст Алексей Чертилов
Чертежи, фото
Надежда Муравьева

Генеральный план

Колмаков Ю.П. Иркутская летопись 1661–1940 гг. – Иркутск, 2003. – С. 61.
Колмаков Ю.П. По улице Ленина... – Иркутск, 1985. – С. 27.
Муравьева Н.А. Пояснительная записка к дипломному проекту «Воссоздание Амурских (Айгунских) Триумфальных ворот в Иркутске...» / ИргТУ. – Иркутск, 2007.
Полунина Н.М. Иркутские триумфальные // Иркутск: из прошлого в будущее. – Иркутск, 1990. – С. 54–58.
Романов Н.С. Иркутская летопись 1857–1880 гг. – Иркутск, 1914. – С. 25–26, 27–28, 41.

Маяк-памятник на мысе Баранчук за колючей проволокой



SOS-действие: озеро-море Байкал, исток Ангары, ее левый мыс – Баранчук, 72 километр заповедной Кругобайкальской железной дороги.

Русские землепроходцы считали исток величественной реки (тогда еще называемой Верхней Тунгуской) устьем Священного моря, и это справедливо. Поэтому другое название мыса – Устьянский, судьбой ему отведено охранять место стока самых чистых вод в мире и быть свидетелем вечного бегства к могучему Енисею единственной дочери Великого Старца – красавицы Ангары. В начале XX столетия талантливые русские инженеры-путейцы, создавая «Золотую пряжку Транссиба», для обеспечения безопасности хождения по коварному морю судов Байкальской флотилии короновали царственный мыс Баранчук маяком-башней. Это единственный на Западном участке Кругобайкальской дороги и самый старый – ему 100 с лишним лет – из сохранившихся «маячных огней» не только на берегах Байкала, но и, похоже, во всей Восточной Сибири.

Указом Президента Российской Федерации от 20.02.1995 № 176 маяк над станцией-портом Байкал совершенно заслуженно взят под государственную охрану федерального значения в составе ансамбля Кругобайкальской железной дороги, имеет регистрационный номер (не очень счастливый – 13) в государственном Списке памятников инженерного искусства и архитектуры КБЖД (1996 г., раздел 2).

Конструкции, детали маяка были заказаны в последние годы XIX века правительством России в Англии и изготовлены в городе Ньюкасл той же кораблестроительной фирмой «Армстронг и К°», что строила оба легендарных ледокола – «Байкал» и «Ангара», в одно с ними время. Вместе же с ледокольными судами маяк в разобранном виде был доставлен на Байкал, где его склепали уже русские мастера. Первоначально, к 1901 году, башню-маяк установили в подножье

мыса, рядом с путями. В 1909 (или в 1906?), в промежутке между двумя строительными периодами дороги, сооружение демонтировали и перенесли на более подходящую для него площадку – на вершину мыса, склепав заново и поставив на каменный шестигранный в плане, облицованный тесаными блоками фундамент. Здесь маяк находится и поныне.

Устьянский маяк среди других на Байкале единственный целиком металлический, изготовлен из прочной сименс-мартеновской стали. Состоит из двух частей – опоры-цилиндра (ноги) и также круглого барабана-фонаря (изначально застекленного) с открытым обходным огражденным балкончиком, крыт куполом, завершающимся шпилем, на котором раньше крепились метеорологический флюгер. Внутри фонаря на специальном столике в виде вазы (пестика, сохранился) и происходило то самое таинство зажигания и свечения, иногда спасительного, маячного огня – там размещался светооптический газовый аппарат. Общая высота маячной башни более 10 м, высота маячного огня над землей ≈ 8 м. Отметка над железнодорожным полотном примерно 126 метров (или порядка 130 м над уровнем озера).

До революции данный «маячный огонь капитальной конструкции» относился к ведению Байкальской паромной железнодорожной переправы, работавшей в составе (в подчинении) Забайкальской железной дороги. В советское время, в период эксплуатации маяка по прямому назначению, по логике вещей он должен был быть приписан по ведомству Восточно-Сибирского речного пароходства к его подразделению – порту Байкал. По каким-то нехорошим причинам маяк уже давно не светит морякам, стоит бесхозный, брошенный, если не считать разновидностью эксплуатации постоянные (в любое время года) бесконтрольные его посещения туристами, экскурсантами, которые пользуются им

беспардонно, совершенно неограниченно и «безвозмездно, то есть даром». Благодаря этому маяк в истоке Ангары стал знаменитой достопримечательностью: он востребован и как оригинальное сооружение, и как исторический репер в пространстве, и как «корона» мыса, и как незаменимая экскурсионная смотровая площадка.

Есть и обратная сторона популярности. Издержки такого вольного обращения с уникальным памятником инженерного искусства отражены на его лице, вернее, на его круговом фасаде, который постоянно записывается, зарисовывается, в том числе непристойностями, теми самыми горе-туристами, жаждающими запечатлеть свои имена, только этим и примечательные. А опора внутри, где устроена головокружильная винтовая лестница, ведущая в барабан, просто загажена в буквальном смысле. Но это не единственная беда, связанная с бесхозностью объекта культурного наследия. Есть более непоправимые, уничтожительные вещи, прорываемые с ним.

В 2004 году с фонарного барабана по неизвестным причинам демонтированы четыре из восьми, через одну, металлические стойки, поддерживающие купол. Напомним, выполнены они из качественной – сегодня уже неповторимой – сименс-мартеновской стали. Кто-то, по-видимому, посчитал, что они ему нужнее, чем обществу в целом, поэтому «по-хозяйски» прибрал. А всевозможные государственные контрольные «органы» спят – никакого расследования, никакого уголовного дела о расхищении исторически ценного госимущества.

Год 2007. До недавнего времени это уникальное сооружение, одиноко и гордо возвышаясь над станцией-портом Байкал и озером, являлось безупречной исторической доминантой в радиусе нескольких миль, споря лишь с солнечным телескопом Академии наук, расположенным на другом берегу Байкала, за Листвянкой. Летом эта идеальная

картина резко изменилась, вернее, была самовластно «подправлена» отдаленно взятым представителем частного бизнеса. Немногом дальше по гребню мыса, в сторону Ангары, им установлена высокая металлическая мачта (вышка) сотовой связи, крашенная в яркие бело-красно-синие цвета, бросившая вызов маяку – «кто главней». К ней снизу по склону мыса, обращенному в сторону озера, над станцией, наискось, проведена линия электропередачи на металлических опорах.

Это не все. В то же ушедшее лето обезображен сам маяк-памятник. На его барабане самовольно (во всяком случае, без обязательного согласования с госорганами охраны культурного наследия – точно) смонтирована жуткая композиция в стиле «дурно-техно» из металлоконструкций, при этом ограждение балкончика по гулаговской привычке – чтоб не лазили всякие – опутано колючей проволокой с вплетениями в нее каких-то металлических же блестящих блешек. Другими словами, объекту культурного наследия найдено (теми же предприимчивыми связистами?) более утилитарное, частное потребление, нежели, например, музейное, тем самым попораны общественные и государственные интересы.

Получилось, как всегда, чисто порусски – кто-то должен был когда-то прибрать к липким ручонкам бесхозное (но все-таки государственное) имущество под вещным девизом: то, что «плохо лежит», не должно лежать так просто, в данном случае – стоять. А взяв (попросту – грабнув) и объявив: моё! – тут же определить «приватизированное» имущество под надежную собственную охрану (раз государство не справляется с взятыми на себя охранными функциями), в случае с Устьянским маяком – поместить в прямом смысле за «колючку», и дверь – на замок. Зато теперь гадить в башню точно не будут. Как и любоваться байкальскими панорамами с почтительной высоты маячного огня.

Давно мечтал попасть на мыс в разгар осени, подняться на любимый маяк, когда все склоны польхают золотом, – всегда что-то не сходилось: то еще рано-зелено, то уже поздно – вся листва опала. Наконец-то в этом году повезло, все совпало. Я – на мысу в самое вовремя! Только на балкончик маяка по упомянутой причине я не попал, как и все другие желающие. Когда увидел все описанное выше – взяла оторопь, сразу не нашлось слов от наглости и беспринципности «находчивых» новорусских бизнесменов и безнаказанности происходящего. Шок от увиденного на мысу Баранчук прошел не сразу, пишу.

Алексей Чертилов

Кругобайкалка – осень 2007 года: вагон-церковь, Крестный ход, освящение часовни, закладка храма...



Новая Свято-Никольская часовня в Ангасолке

01–02 октября 2007 года на заповедной Кругобайкальской железной дороге свершилось поистине знаменательное, историческое событие, хотя и отмеченное СМИ, но как-то незаметно. Иркутская епархия осуществила привычный (для себя) Крестный ход. Маршрут: Иркутск – Слюдянка – станция-порт Байкал, туда и обратно, с проведением ряда религиозных мероприятий. Необычность этого события для простых смертных, кругобайкальцев и жителей этого байкальского побережья, заключается в том, что, во-первых, священнодействие осуществлялось по железной дороге, во-вторых, такое случилось впервые за всю столетнюю историю Кругобайкалки.

Для этого торжественного акта Восточно-Сибирская железная дорога предоставила мини-состав из вагона-храма Во имя Святителя Иннокентия, первого епископа Иркутского, и одного

плацкартного вагона (для размещения и ночевки участников Крестного хода) на тепловозной тяге. Крестный ход состоялся под патронажем протоиерея Вячеслава (Пушкарева), благочинного Иркутского района, настоятеля Троицкого храма в Хомутово, священника Александра (Беломестных), настоятеля Иркутского Спасского храма, священников Александра (Маликова) и Виктора (Жилкина), оба – служители того же Троицкого храма. В Крестном ходе участвовало в общей сложности более 60-ти православных верующих и примкнувших к ним, а также корреспонденты, операторы нескольких местных телеканалов и японской киногруппы, снимающей полнометражный документальный фильм о Транссибе.

Поводом для организации Крестного хода по Кругобайкальской дороге послужили два важных события. Первое: постройка в 2007 году часовни в

поселке Старая Ангасолка. Второе: закладка церкви в поселке Байкал. Крестный ход отправился из Иркутска 1 октября в 13 часов, прибыв в тот же день на станцию Байкал поздно вечером, уже затемно. Обратный церковный состав тронулся в обед следующего дня и прибыл в Иркутск в девять вечера. В храме-вагоне два дня велись различные службы, молебны, отслужены литургии как во время движения поезда, так и на остановках – на станциях Байкал и Маритуй, где местные жители имели возможность причаститься, попасть на исповедь к священникам и даже заказать обряд крещения.

Первым основным мероприятием по пути следования стало освящение построенной в этом году деревянной часовни в Ангасолке. Часовню освящали, как и большинство православных культовых зданий, поставленных на берегах Байкала-моря, во имя Святителя и Чудотворца

Николая Мирликийского – особо почитаемого в России, Сибири покровителя всех путешественников и мореплавателей. Торжество произошло в разгар золотой

Освящение Ангасольской часовни





Отец Евгений Пушкарев после Крестного Хода вокруг часовни.

осени, в день по-настоящему летний, теплый и солнечный в 16–17 часов. Обряд освящения совершил протоиерей Вячеслав Пушкарев в сопровождении перечисленных выше священнослужителей.

Заказчик строительства – Федерация альпинизма Иркутской области. Эскиз часовни разработала группа архитекторов: В.К. Нечитайло (кафедра архитектурного проектирования ИрГТУ), А.Г. Сергеев, Т.Г. Белова. Сооружался храмовый объект, как и принято в России, на пожертвования. На работы подрядилась фирма ООО «Ремстройреставрация»

(генеральный директор С.Г. Скаллер), участвующая в реставрации известного памятника культовой архитектуры Иркутска – Харлампиевской церкви. Фундаменты (железобетон, облицованный местным камнем) выполнены в марте-апреле, работы по дереву и металлу завершены к 22 июня.

Строительство велось по эскизу (без полного комплекта проектной документации) из калиброванного бревна. Может, поэтому, глядя на часовню критическим субъективным взглядом, хочется «поправить» ее архитектурные формы в

части пропорций, увеличения свесов крыши, шатра (так характерных для русского деревянного культового зодчества, в том числе сибирского), призванных защищать стены от косых дождей; видеть не калибровку, а цельное, живое бревно. Но, на вкус и цвет... И – на все воля Божья...

Жертвователи, спонсоры строительства часовни

Основное бремя взял на себя тот же подрядчик – ООО «Ремстройреставрация», кстати, в текущем году эта фирма отметила свой маленький юбилей – 10 лет. Поздравляем! Получился своеобразный подарок не только епархии, православным, но и самим себе. Другие: Восточно-Сибирская железная дорога (филиал ОАО «РЖД», начальник А.В. Воротилкин) и ее подразделения – ПЧ-9 (В.Н. Сендзяк, А.В. Орлов), Слюдянская ПМС (Е.П. Лихачев), обеспечившие завоз стройматериалов, цилиндровку бревен и пр.; ООО «Фабрика окон и дверей» (О.В. Иванов), поставившее важные элементы по своему профилю – пластиковые окна и двери; ООО «Проминструмент» (Р.В. Халиков), предоставившее лакокрасочные материалы и специальные пропитки для дерева. Среди жертвователей есть и братья-христиане из зарубежья – православная община во главе с протоиереем Феодором Ван дер Воортом из города Девентера (Нидерланды). Не остались без участия и частные лица: Е.В. Доманов, А.А. Московских, В.И. Зоркальцев и другие.

Это культовое сооружение не только первое в Ангасолке, но и первое, появившееся на Старой Дороге после ее строительства (1902–1915 гг.). Богоугодное обретение для православных новой часовни стало возможным благодаря инициативе и усилиям руководителей альпинистской базы «Старая Ангасолка» – Г.Л. Скаллера и Л.А. Артеменко, им же принадлежит идея ее установки. Место для часовни, возвышающееся над полотном со стороны моря (149 км, пикет 3), недалеко от памятника архитектуры «Полуказарма 2-го пути», выбрано священнослужителями и руководством базы из нескольких вариантов,

предложенных кафедрой истории архитектуры ИрГТУ (архитектор А.К. Чертилов). Часовня хорошо обзвевается с трех сторон: естественно – с моря и на пешем подходе, «паровозном» подъезде к Ангасолке по полотну от Маритуя (ст. Байкал) и от Култука.

Теперь посетители Кругобайкалки, проходя через ее «восточные туристические ворота» в Ангасолке, могут перед тем как отправиться в путешествие, помолиться и попросить заступничества, покровительства перед иконой святого Николая Угодника, написанной специально для ангасольской часовни иконописцем Е.Б. Боровской. Колокол для часовни передал по благословлению архиепископа Иркутского и Ангарского Вадима настоятель Иркутского Спасского храма отец Александр (Беломестных). При общей площади здания до 20 кв. м и высоте маковки около 12 метров сметная стоимость составила 830 тыс. рублей. Свято-Никольская часовня приписана к Свято-Никольской церкви города Слюдянки, службы в ней будет проводить настоятель этого храма священник Алексей (Подлосинский).

Второе основное мероприятие состоялось на следующий день, 2 октября в 11 утра в поселке Байкал. Отсюда, от храма-вагона, стоящего у станционного здания, продолжился Крестный ход, уже пеший, по железнодорожному полотну, через долину Малый Баранчик на мыс Баранчук (Устьянский) – до места планируемого храма, где произвели закладку камня и освящение возведенных летом этого года фундаментов. На все потребовалось около двух часов. Шествию и торжеству – как на заказ – благоволила, как и в первый день, по-летнему теплая, солнечная безветренная погода. Место (73 км), освященное ранее, выбрано более чем удачно – высоко над железнодорожными путями на склоне (на бровке) мыса, с которого открываются потрясающие панорамы озера-моря. В порту Байкал к Крестному ходу присоединились: протоиерей Николай (Обухов), настоятель лист-



Храм-вагон во имя Святителя Иннокентия, епископа Иркутского на станции Маритуй КБЖД

Фундаменты будущего Храма в пос. Байкальск мыс Баранчук

вянского Свято-Никольского храма, он же куратор строительства новой церкви, который и свершил памятный священный обряд в присутствии прибывших с Крестным ходом церковнослужителей, своих помощников и немногочисленной группы жителей и дачников поселка Байкал.

Невольно приходит мысль: оба туристические ворота Кругобайкальской заповедной дороги – западные в поселке Байкал и восточные в Ангасолке – фиксируются, «закрепляются» храмовыми зданиями, притом почти одновременно. Совпадение это или закономерность? Скорее – провидение Божье.

И сам Крестный ход, и освящение часовни, и закладка нового храма, как уже отмечалось, знаменательны. Всё – впервые. Так же как и в Ангасолке, в поселке Байкал это будет первое культовое сооружение. Ранее здесь церковью и часовен не было, хотя в

1900-е гг. в «Баранчиках» (ныне пос. Байкал) и планировали установить храм (или перенести из поселка Половинного). На Западном участке Кругобайкальской дороги (Байкал – Слюдянка) в общей сложности были построены и действовали всего три православные церкви, две из них – в честь святителей Николая Мирликийского и Иннокентия, первого епископа Иркутского, и Святой мученицы Татианы.

Первенцем была деревянная церковь (или часовня?), установленная во время сооружения первого пути в 1903 г. в устье реки Половинной при рабочем поселке строителей (позже, в 1906 г. перевезена на станцию Слюдянка и после 1914 г. разобрана). Вторым являлся и является поныне действующим тоже деревянный храм в Слюдянке, построенный в 1914–1915 гг. при прокладке второго пути

КБЖД взамен обветшавшего предыдущего. Третьим по счету появился храм на станции Маритуй – в 1916 г. (уже после сдачи в эксплуатацию второго пути) – в честь Святых Апостолов Петра и Павла (утрачен – сгорел в 1930-е годы).

Из истории создания «Золотой пряжки» Транссиба известно, что при возведении православных церквей использовались проекты, разработанные для Забайкальской железной дороги, в состав которой входила КБЖД. Учитывая нынешний заповедный статус Кругобайкальской дороги, являющейся памятником федерального значения, думается, будет целесообразным и методически верным с целью сохранения целостности исторического облика ее применять при строительстве новых церквей на ее территории именно те – царские проекты или привлекать аналоги. Ведь кроме всего прочего,

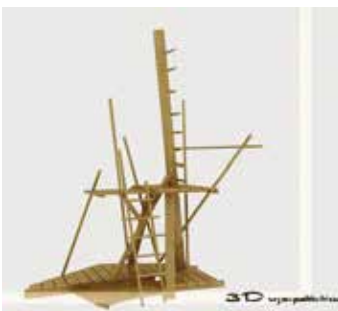
архитектура прижелезнодорожных храмов, как и всех гражданских построек этого ведомства конца XIX – начала XX в., отличается особенной стильностью (легко всеми узнаваемый т.н. «стиль МПС») и, на наш взгляд, добротным профессионализмом. Для этого необходимо выполнить, помимо обязательных согласований землеотводов и проектной документации, что предусмотрено действующим законодательством о культурном наследии, еще предварительные специальные историко-архитектурные исследования и обоснования.

Счастливым незабываемым путешествием, случайно (хотя случайного ничего не бывает) примкнувший к Крестному ходу Алексей Чертилов Фоторепортаж автора



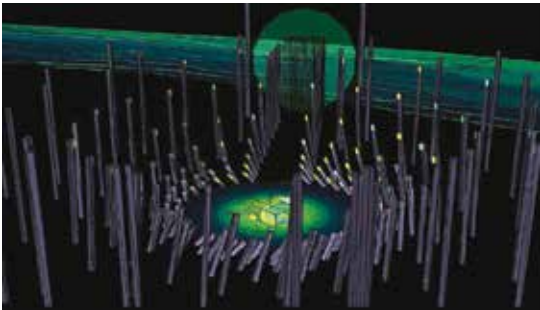


«Внутренний Свет»
 Команда: Designo, г. Москва
 Шаман-город... Город – шаман...
 Внутренний Свет – качество, присущее каждому шаману,
 руководящий им в пути и определяющий его выбор.
 Сердце шамана – открытый огонь, музыка и танец.
 Внутренний свет – центр Города-шамана, задающий 4 направления: горы,
 вода, земля и звездное небо.



«На вершине Мировой Горы»
 Команда: «Art-синтез», г. Иркутск
 В легендах на вершине Мировой Горы растет Мировое Древо. Это дерево,
 корни которого уходят в основание горы, а крона раскинулась высоко в небе.
 Древо соединяет между собой три космические сферы. Небо. Земля. Ад.
 Поднявшись на это дерево и оторвавшись от суеты, человек может полу-
 чить ответ на любой интересующий его вопрос в зависимости от своего
 духовного развития.



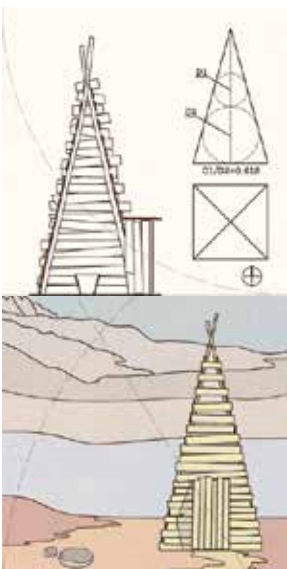


«Зеркальное Капище» («Сад грибов») Команда: группа «Гладиолус», г. Москва Авторы идеи – Акименко Ольга, Сердюк Анна Капище – это культовое сооружение, посвященное какому-либо идолу. Наше капище посвящено огню. Круг вокруг костра – место

для медитаций. Окружает его «лес» – колья, на верхушках которых – зеркальные пластины; костер отражается в каждой из них, и мы оказываемся среди вихря огоньков. Войти можно только через ворота, со стороны озера. Ворота ориентированы на восходящее солнце, и утром через круг полупрозрачной ткани ворот будут бить разноцветные лучи...



«Истышур» Команда: СКИП (Студия «Сергей Киселев и Партнеры»), г. Москва Истышур – простейшая древне-шаманская модель ретранслятора, предназначенная для приема и преобразования сигналов, посылаемых вселенским интеллектом (духами природы). Может предсказать будущее, разрешить спор или трудную ситуацию. Применять в соответствии с инструкцией.

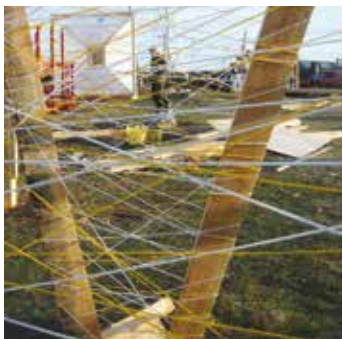


SHAMAN D.C.* Команда: Fart-Art, г. Москва «...Особый интерес представляет вещество, прошедшее в Пирамиде фазовое превращение. При правильном осуществлении этого процесса вещество приобретает высокую биологическую активность с положительным воздействием на организм». *SHAMAN DRY CLOZET – универсальное пространство для духовного и телесного очищения, обретения гармонии с внешним и внутренним миром. Известно, что пирамида, построенная с соблюдением правил и технологий, в зоне своей деятельности прямо либо опосредованно исправляет структуру Пространства, приближает его к состоянию Гармонии. Пребывание в помещении, выполненном в пропорциях золотого сечения, оказывает положительный эффект даже при продолжительном посещении. Воздействие пирамиды способно привести организм в оптимальное состояние: существенно усиливается иммунитет, повышается способность противодействия стрессу, возрастает жизнеспособность клеточной ткани. Возведение объекта производится без использования металлических изделий, методом «сруба». Авторы проекта полагают, что совмещение места для медитации и чисто утилитарного сооружения гарантирует максимальную концентрацию позитивной энергии на кубический метр пространства.





«Два чердака»
Команда: SeZon Pra, г. Иркутск
Стремясь к совершенству, тем самым стремимся ввысь и пытаемся найти себя на пике, на грани чего-либо. Неважно, какое у тебя начало – мужское или женское, это не принципиально, когда ты формируешь себя как самодостаточную личность. Когда у тебя есть цель и ты идешь к ней, все окружающие тебя стихии: земля, огонь, вода, воздух, дерево и прочее материальное – способствуют реализации замысла.



Shaman-bottle
Команда: «Не_обходи_мы», г. Москва
Шаман связывает мир людей и мир духов. Один из этих духов свободный, потому что может самостоятельно общаться с людьми. Живет в БУТЫЛКЕ...



Офисный центр «Диоген»
Команда: А-ГС, г. Москва
Рабочие места для шаманов.
Экономия места и времени.
Мобильная связь с Космосом.
Легковозводимая и при желании трансформируемая «по вкусу» рабочая (или жилая) ячейка.





Команда: Алігорія, г. Москва
«Место освобождений от фобий»

У каждого есть свои фобии. Мы предлагаем место для медитации, которое поможет каждому понять, что многие наши страхи – лишь иллюзии... Вся конструкция состоит из четырех МЖС (моментально жесткая система). Лежаки расположены зеркально, чтобы собеседники, осмелившиеся присесть под «навес», могли видеть друг друга.



«Храм четырех стихий»

Команда: Koki-koki, г. Иркутск
Арх-объект имеет 2 функции: баня и беседка (без укрывной пленки). Неотъемлемой частью обрядов шаманов во все времена была паровая баня. Недаром банный обряд освящен практически во всех религиях. В бане соединены все 4 стихии – огонь, вода, земля и воздух, что имеет большое духовное значение.



«Мгновение Вечности»

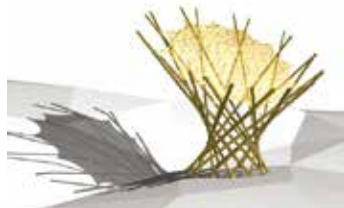
Команда: АБ «Перспектива», г. Иркутск
Ритуалы шаманов всегда наполнены необычайной энергией, силой, волшебством – и неизменно огнем. Магия огня всегда манила человека, манила целую вечность, заставляя бояться. Но, несмотря на это, человек хочет чувствовать себя частью огня, частью пламени. Пламени не только осязаемого, но пламени души, сердца пламени могущественном. Именно об этом наша инсталляция – о человеке и огне, об игре вместе, рядом в целой вечности, где человек – это собственно мгновение в жизни красно-оранжевой стихии.



«Камлания – POINT»

Команда: «ИРГП», г. Иркутск
Шаман – ветер – звуки бубна.

На первый взгляд может показаться, что это простой набор слов, но они для шамана очень тесно связаны и зависимы друг от друга. Шаман, проходя путь между двумя разными мирами, похож на ветер, познающий и поглощающий всё встречающееся на своём пути. Ветер под звуки бубна и медитации стремится вверх – к познанию и разгадке существования разных духов и существ. Объект – символ энергии, устремлённой вверх. В состоянии медитации (камлания) энергия шамана, будто ветер, стремится к познанию иного.



«Бубен»

Команда: «Студия Асадова», г. Москва

Конструкция «Шаман-Бубна» – это объединение духа древних шаманских обрядов с современной конструктивной мыслью, что-то вроде святилища для солнечного божества, к тому же с элементом интерактивности – можно вызвать «голоса предков» с помощью множества колоколов, сделанных из ржавых обрезков труб. В течение фестиваля «бубен» был символом города – ориентиром и главной афишей. К тому же переплетенная конструкция как нельзя лучше выразила главную идею «города» – сплочение творческих людей из разных уголков страны в едином творческом порыве.



Communicationcube

Команда: Kaabinet, г. Рига

Функция: место обращения к высшим силам, путь приближения к ним через свое сердце.

Форма: куб 5x5x5 м.

Материал: дерево, прозрачный материал.

Действие: забираешься по лестнице, ложишься на деревянный настил, обращаешь взор к небу через отверстие и получаешь ответы...

Твое местоположение в этот момент и есть точка коммуникации арт-объекта.



Владимир Бух	От редактора	78
Константин Лидин	Элита на танке.....	79
Вадим Снежко-Блоцкий		
Мargarита Мамонтова	Перспективы развития транспортной инфраструктуры г. Иркутска	83
Патрис де Рендингер	(Ре/Э)волюция	87
Александр Михайлов	Улично-дорожная сеть Иркутска. Настоящее и будущее	87
Руслан Хотулев	Дороги дорожают	92
А. Макарова, В. Живоронко	Иркутский Аэропорт. Состояние вопроса.....	94
Андрей Шолохов	Навязчивая визуальность.....	96
Андрей Ляпин	Старый Ангарский мост. Из истории строительства.....	98
Марина Ткачева	Непарадное открытие	103
Андрей Ляпин	Гараж как архитектурный объект	103
Елена Григорьева	Возвращение реки	105
Штефан Рихтер	Велосипеды – дело прошлого или будущего?.....	107
Андрей Ляпин	Паровозы, пароходы и старые трамваи	108
Маркус Бредт	Берлинский центральный железнодорожный вокзал – Лертер Банхоф	113
	Автовокзал в Москве.....	118
Ирина Теплякова	Речной вокзал	120
	Железнодорожный вокзал	121
	МОНИТОР	
Ирина Теплякова	Многофункциональный торгово-развлекательный комплекс	122
Наталья Носова	Мост-музей	123
Анна Григорьева	Summary	125



В России одна беда. Дороги – следствие этой беды.

Управляющие муниципальные умы пользуются избирательным проектным мышлением: дом построить без проекта нельзя, а город, несмотря на наличие Генерального плана, ими воспринимается апостериори. Транспортную инфраструктуру города доводят до паралича и только потом начинают искать выход (пока гром не грянет, мужик не перекрестится) – и опять же не проектным путем, а волевым.

Для профессионального транспортника очевидно, что приоритетным выступает не увеличение полос движения по главным магистралям города, а организация по ним нерегулируемого, непрерывного движения, что достигается созданием развязок в разных уровнях. Но мы сначала расширим проезжие части – и когда при этом «пробки» не рассосутся, только тогда приступим к строительству развязок. С аэропортом ум за разум заходит: одна власть реконструирует существующий, другая его выносит за город – и обе правы. Железная дорога только ничего не делает, если не считать делом обещания вынести транзит за пределы города.

Владимир Бух, главный редактор

There is only one trouble in Russia. And the roads are the consequence of this trouble. Municipal authorities exercise selective design thinking: it is impossible to build a house without a project, but the city, regardless of its available master plan, is perceived by them a posteriori. They bring the city transport infrastructure to paralysis, and only afterwards they start searching for the way out (it is easy to be wise after the event), again not by project means, but by volition.

It is obvious for a professional transport officer that a matter of priority is not to increase city highway lanes, but to organize an uncontrolled continuous traffic along them. It could be achieved by creating fly-over junctions. But they think first one should enlarge roadways, and when traffic jams never disappear as a result, one shall start building the road junctions.

The airport concerns may make us crazy: one power reconstructs the existing airport, the other carries it out of the city, and both powers are right. Only the railway authority is busy with nothing, if not to consider a business their promise to carry the transit out of the city.

Vladimir Bukh, editor-in-chief

ЭЛИТА НА ТАНКЕ

размышления о социальной роли городского транспорта,
случившиеся с автором во время стояния в пробке на улице Байкальской

У нас в Иркутске все, что строится, автоматически объявляется чем-то элитным. Жилье, разумеется, элитное – иначе чем же объяснить цены выше петербургских. Магазины, гостиницы (особенно в центральной части города) – все как один элитные объекты. Именно поэтому их архитектурные достоинства вне всякой критики – понятное дело, публика просто не доросла до понимания изысканных красот новых строений на улицах заповедной зоны города. Даже новый мост у нас элитный – на его открытие приезжают министры. Логично: зачем элитному объекту удобные подъездные развязки? Он и так уже элитный.

Говорить о транспорте в контексте городской среды невозможно без раздражения и горечи, особенно если живешь в Иркутске. Состояние транспортной инфраструктуры в «столице Восточной Сибири» иначе как безобразным не назовешь. Разумеется, транспортная сеть у нас тоже элитная. То есть предназначенная для проезда только некоторых, лучших и отборных представителей общества. Например таких, которые ездят по городу на танке.

Обозначив неизбежный эмоциональный фон, попробуем разобраться, что такое транспорт в современном городском организме? Какую роль транспортная сеть играет в жизни города и что в целом означает выражение «городской транспорт»?

Культурный философ и социолог прошлого века Маршалл Мак-Люэн полагал, что цивилизация сводится к средствам сообщения между людьми. Древние греки изобрели фонетический алфавит, древние римляне – общегосударственную сеть дорог, и именно эти их достижения заставляют нас почитать античность в качестве фундамента европейской культуры и цивилизации. Мало того, передовая технология дорожного строительства как раз и позволила римлянам создать свою

империю и разрушила образ греческого полиса. «С повышением скорости движения информации вследствие внедрения бумажных сообщений и дорожного транспорта происходит изменение в социальных группировках и образование новых сообществ. Такое ускорение означает колоссальное возрастание контроля и распространение его на всё большие расстояния. Исторически это отразилось в образовании Римской империи и разрушении прежних городов-государств греческого мира. До тех пор пока применение папируса и алфавита не дало толчок строительству скоростных дорог с твердым покрытием, огражденный стеною город и город-государство были вполне жизнеспособными естественными формами».¹

Согласно Мак-Люэну, каждой технологии сообщения людей соответствуют своя социальная структура и свой тип отношений, и даже образ жизни. Хождение пешком (или близкие по скорости поездки на лошади, велосипеде, трамвае) и устная речь порождают группы семейного типа. По мнению Аристотеля, идеальный город – это такой, где все население может собраться на одной площади и выслушать обращение оратора-демагога (демагог, в отличие от современного понимания этого слова, изначально означало «водитель, учитель народа»). Увеличение скорости коммуникаций до 50–100 км/ч (скорость упряжки лошадей на хорошей дороге или автомобиля) соответствует образованию крупных сообществ – так, Золотая Орда возникла из разрозненных царств и княжеств, когда Чингисиды построили единую сеть ямского сообщения от Китая до нынешней Венгрии. Появление телеграфа, телефона и Интернета с их скоростью передачи сообщения, близкой к скорости света, на наших глазах вызывает глобализацию и образование «Всемирной деревни». Мегалополисы, мегалополисы и прочие гигантские агломераты, возникающие

текст
Константин Лидин

1. Маклюэн М. Понимание Медиа: Внешние расширения человека / Пер. с англ. В. Николаева; Закл. ст. М. Вавилова. – М.; Жуковский: «КАНОН-пресс-Ц», «Кучково поле», 2003. – С. 102.



В 1855 году изобретатель из Нью-Йорка Ричард Даджен представил широкой публике свой автомобиль «Красный дьявол» с угольной паровой машиной, покрывавший милю за две минуты. Рев и треск этого механизма так сильно пугали лошадей, что автомобиль было запрещено ездить по городским улицам. Однако, по мнению Маршалла Мак-Люэна, именно этот забавный уродец стал первенцем «цивилизации дорог», сформировавшей американскую культуру и образ жизни. Картина Карла Рейкмана «Красный дьявол», 1866



Париж, площадь Оперы, 1900 год. Много зелени, мало машин и мирно прогуливающиеся пешеходы. До массовой автомобилизации – еще полвека

- СанПиН. СН 2.2.4/2.1.8.562-96. Шум на рабочих местах, в помещениях жилых, общественных зданий и на территории жилой застройки. Санитарные нормы ГОСТ 19358-85 «Внешний и внутренний шум автотранспортных средств. Допустимые уровни и методы измерений».
- По материалам сайта Центра экологических инициатив <http://www.cei.ru/newsite2/rus/prog/transp.html>

Венеция, площадь Сан-Марко, 1901 год. Самое большое в мире общественное пространство и сегодня остается почти таким же, как век назад



на парадоксальном пересечении процессов урбанизации и дезурбанизации, могут функционировать только при наличии высококачественной «нервной системы», передающей информацию с высокими скоростями.

Однако возникновение новых средств коммуникации не отменяет старые, а дополняет их. С изобретением письменности люди не перестали разговаривать, а автомобиль не отменил пешего хождения. Точно так же телефон, телевизор и Интернет не убили своих «старших коллег» по передаче информации, а дополнили, расширив возможности человека и усложнив социальную структуру. Современному человеку для полноценной жизни нужны все средства коммуникации с их широчайшим диапазоном скоростей и возможностей. Необходимо ходить пешком и ездить на велосипеде (или даже на лошади). И автомобиль по-прежнему не роскошь, а средство передвижения. Да и без электронных средств связи как-то уже не обойтись. Иначе образ жизни окажется ущербным, неполноценным, недостаточным по стандартам современного мира.

Высокоскоростные сети электронного общения в Иркутске выглядят в общем неплохо. Радио, телевидение, телефон и даже Интернет – доступ ко всем этим порождениям электрической эпохи обеспечен всем желающим и существенных нареканий не вызывает. Иное дело – низкоскоростные системы передвижения. Особенно «среднее звено» – то самое, которое обеспечивается автомобильным и скоростным электрическим транспортом.

Многочисленная армия автомобилей обходится человечеству недешево. Примерно треть добываемой в мире нефти превращается в бензин и сгорает в автомобильных моторах. Соответственно, суммарные выбросы выхлопных газов в крупном городе – это тысячи или даже десятки тысяч тонн в год таких «замечательных» веществ, как окись углерода и серы, канцерогены и прочее. В среднем вклад автотранспорта

в общее загрязнение городской атмосферы составляет около 75%. Автотранспорт – сильнейший источник шумового загрязнения. Безвредный уровень шума составляет 20–30 децибел (дБ). По санитарным нормам допустимый уровень шума во внутриквартальных городских территориях составляет 45 дБ.² Вблизи оживленной автомагистрали в крупном городе шум легко перешагивает уровень 80–95 дБ и сохраняет недопустимые уровни на расстоянии до 300 метров от оси магистрали.

Наконец, обилие городского транспорта (в первую очередь – автомобильного) снимает с горожан обильную дань и в самой прямой форме – в виде человеческих жертв.

Злая ирония прогресса заключается в том, что обилие автомобилей уже давно не способствует движению по городу, а затрудняет его. Средняя скорость езды по центральной части крупного города составляет около 10–15 км/ч – больше, чем пешком, но меньше, чем на велосипеде. Статистики Санкт-Петербурга подсчитали, что, хотя личный автомобиль имеется у каждого второго жителя северной столицы, более 80% поездок по городу совершается посредством общественного транспорта. Большая часть автомобилей не используются и ждут своего часа – увеличения пропускной способности улиц города, чтобы влиться в поток машин и усугубить экологические и транспортные проблемы. Между тем адекватного увеличения пропускной способности улиц также ожидать не стоит. Для нормального движения даже только уже существующего в Петербурге числа автомобилей необходимо было бы в 5 раз увеличить суммарную площадь проезжей части улиц, превратив в магистрали более половины площади города.³

Несмотря на очевидную бесперспективность попыток приспособить градостроительную структуру к нуждам разрастающегося автомобильного поголовья, город все больше перестраивается не для людей, а для машин. В.Л. Глазычев так описывает этот процесс: «Начавшись невинно с сотни-двух извозчиков, городской транспорт за последние полтора столетия вырос в настоящего узурпатора, тирана, требующего к тому же, чтобы архитектор-градостроитель робко снимал перед ним шляпу. Ворвавшись в город, форма которого была выработана пешеходами для собственных нужд, транспорт взломал привычные представления. Улицы превратились в дороги, и инженеры-дорожники стали требовать увеличения их ширины ради достижения нормы технической эффективности пропуска стольких-то тысяч автомобилей в час. Площади преобразились в транспортные «развязки», отжав пешеходов к стенам окружающих зданий».⁴

Реакцией на засилье автотранспорта стало международное движение за исключение автотранспорта из городов. В движении участвуют представители целого ряда европейских государств: Греции, Германии, Нидерландов, Франции, Италии, Испании... В Меморандуме движения сказано: «Индустриальные страны совершили серьезную ошибку, сделав ставку на автомобиль как средство внутригородского передвижения. Машина вызвала множество неприятных перемен в городской жизни и стала основной причиной экологических, социальных и эстетических проблем городов.

Машина в городе:

- уничтожает уличную жизнь
- разрушает социальную ткань сообществ
- изолирует людей
- стимулирует субурбанизацию – расползание городов
- подвергает опасности остальных участников движения
- перечеркивает красоту города
- беспокоит жителей шумом
- вызывает загрязнение воздуха
- убивает тысячи людей каждый год
- провоцирует глобальное потепление
- растрачивает энергетические и природные ресурсы
- тратит общественные деньги.

Необходимо удалить легковые и грузовые машины из городов, в то же время улучшив возможности передвижения и снизив его суммарную стоимость».⁵

Сторонники городов, свободных от автотранспорта (carfree cities), приводят в пример Венецию, большая часть которой действительно закрыта для всех видов наземного автотранспорта.

На первый взгляд, требование закрыть автомобильному транспорту доступ в город (если это не город-музей) выглядит абсурдно. Ведь, согласно требованиям СНиП по градостроительству, в городах с населением до одного миллиона затраты времени на перемещение от мест проживания до мест работы в один конец

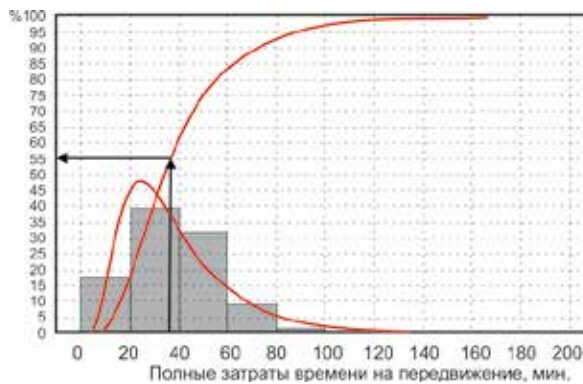
не должны превышать для 90% трудящихся 37 минут.⁶ Разве реально выполнить такое требование без содействия личного автотранспорта трудящихся, без автобусов и маршрутных такси?

Однако по данным иркутских социологов, требования СНиП (которые, кстати, имеют силу закона) выполняются только для 55% жителей города.⁷ На рисунке видно, что хотя наиболее вероятная величина затрат времени для среднего иркутянина составляет около 23 минут, почти половина горожан не вписывается в СНиП, а 15% жителей Иркутска тратят на дорогу от дома до работы больше часа. Много времени средний иркутянин тратит на пересадки – 8,3 минуты в день (по наименее благополучным районам этот показатель превысил 12 минут). Авторы исследования полагают, что доступность линий городского транспорта в Иркутске явно недостаточна для 30–35% населения. Причина – низкая плотность сети общественного транспорта, которая составляет 1,6 км/км².

Справедливость требует отметить, что Иркутск по данному показателю выглядит еще не самым плохим образом. Для сравнения: в Новосибирске этот показатель составляет 0,55 км/км² (при нормативе – 2 км/км²). В Москве этот же норматив составляет 8 км/км² (хотя вряд ли он выполняется), а в Лондоне – 18 км/км². Что это означает? В плюс к тому, что плотность сети магистральных улиц в Иркутске составляет только 60% от Генерального плана (в Новосибирске – 58%), в городах практически исчезла сеть маленьких, сравнительно узких улиц и переулков, соединяющих магистральные артерии города. Городская среда утратила пористость, «капиллярную» проницаемость для транспорта. Кое-где еще можно протиснуться по дворам (в нарушение всех правил дорожного движения), но в районах новой застройки такой возможности нет. Растет этажность застройки, а площадь под парковки не отводится, подъезды и развязки урезаются меньше минимума – а ведь чем выше застройка, тем большая площадь требуется каждому зданию под транспортные нужды. Стремление выжать как можно больше из каждого квадратного метра городской земли приводит к росту плотности застройки, «съедает» дороги и дворы. Добавим к этому мутные, нечеткие законы, которые легко обойти. Плюс содействие городских чиновников (разумеется, совершенно бескорыстное – ведь работники иркутского муниципалитета известны своим бесребренничеством). Результат: из трех «мак-люэзовских» типов межчеловеческого общения остается один – электронный. Пешком ходить слишком опасно – задавать. Ездить тоже невозможно – пробки. Остается общаться по телефону, благо они теперь сотовые.

В социальном плане угнетение «медленных» и «среднескоростных» видов коммуникации приводит, в полном соответствии с теорией Мак-Люэна, к уничтожению целых пластов общественной жизни. Исчезают из нашего обихода семейные связи и похожие на них сообщества, в которых все друг друга знают, наподобие древнегреческого полиса. Можно только ностальгически вспоминать дружеские, почти родственные связи работников одного предприятия или жителей одного двора. Такие связи дожили до семидесятых годов и были уничтожены массовой автомобилизацией. Не возьмусь утверждать, что распад СССР был вызван пробками на дорогах, но эти два явления возникли в нашей жизни почти одновременно. И мы перестали чувствовать себя гражданами великой империи, зато близко познакомились с «прелестями» дикого капитализма. Нам досталось публичное одиночество «мировой деревни» и призрачные голоса в сотовом телефоне.

Впрочем, ситуация «транспортного кризиса» городов, как свидетельствует международный опыт, вовсе не безвыходна. В



Распределение затрат времени на трудовые передвижения в г. Иркутске

своем интервью сайту www.viperson.ru В.Л. Глазичев с большим раздражением говорит о транспортных проблемах Москвы и приводит множество примеров того, как аналогичные проблемы решались в других мировых городах. Относительно ограничения этажности он пишет так: «...городские законы хороши тогда, когда они пишутся в один абзац – и этот абзац понятен. Как в Вашингтоне, где неукоснительно соблюдается закон: ни одно здание не может быть выше Капитолия. То есть 10 этажей – можно, а 20 – нельзя. А в Манхэттене в 1916 году приняли закон, который устанавливал отступ небоскребов от «красных» линий по мере повышения высотности. И этот закон фактически стал выполнять роль главного архитектора. А в 1980-е к нему приняли любопытную поправку: вы можете надстроить десяток этажей, если отдадите первый этаж городу. Так возникли плазы – маленькие площадки с зеленью, фонтанами, скамейками, социальные пространства, внутри которых можно свободно передвигаться по городу. Или возьмем, например, великий закон города Торонто о социальном жилье. В нем сказано лишь, что каждая, по-нашему говоря, квартира должна иметь отдельный вход с улицы. И все. Про высотность – ни слова. Но каждому понятно, что выше пяти этажей дом не построишь» (см в настоящем номере, стр. 51).

Кроме законодательных, есть и технические решения – так, в Пекине к Олимпиаде–2008 решено построить монорельсовую дорогу, которая разгрузит улицы за счет разноса транспортных потоков по высоте. Новосибирск, вслед за европейскими городами, делает ставку на железнодорожный транспорт – метро и скоростной трамвай.⁸ Имеется и еще немало технических проектов решения проблемы «транспортного проклятия» – от дублирования магистральных дорог до экзотических предложений наладить сеть городских общественных аэростатов. Инженерная мысль не дремлет – был бы запрос со стороны общества.

Согласно толковому словарю современного русского языка под редакцией Т. Ефремовой, «Элита (от французского elite – лучший, отборный): 1) Отборные, лучшие семена, растения или животные, полученные в результате селекции и предназначенные для дальнейшего размножения или разведения. 2) а) перен. Лучшие представители какой-л. части общества. б) Представители привилегированных социальных групп».⁹

Говоря об элитности транспортной инфраструктуры, всегда полезно уточнить, о каком смысле слова «элита» идет речь. Животные, озабоченные только дальнейшим размножением и разведением окружающих на крутые деньги, превращают город в подобие танкового полигона. Лучшие представители привилегированных социальных групп думают о будущем и строят его разумно и гуманно.

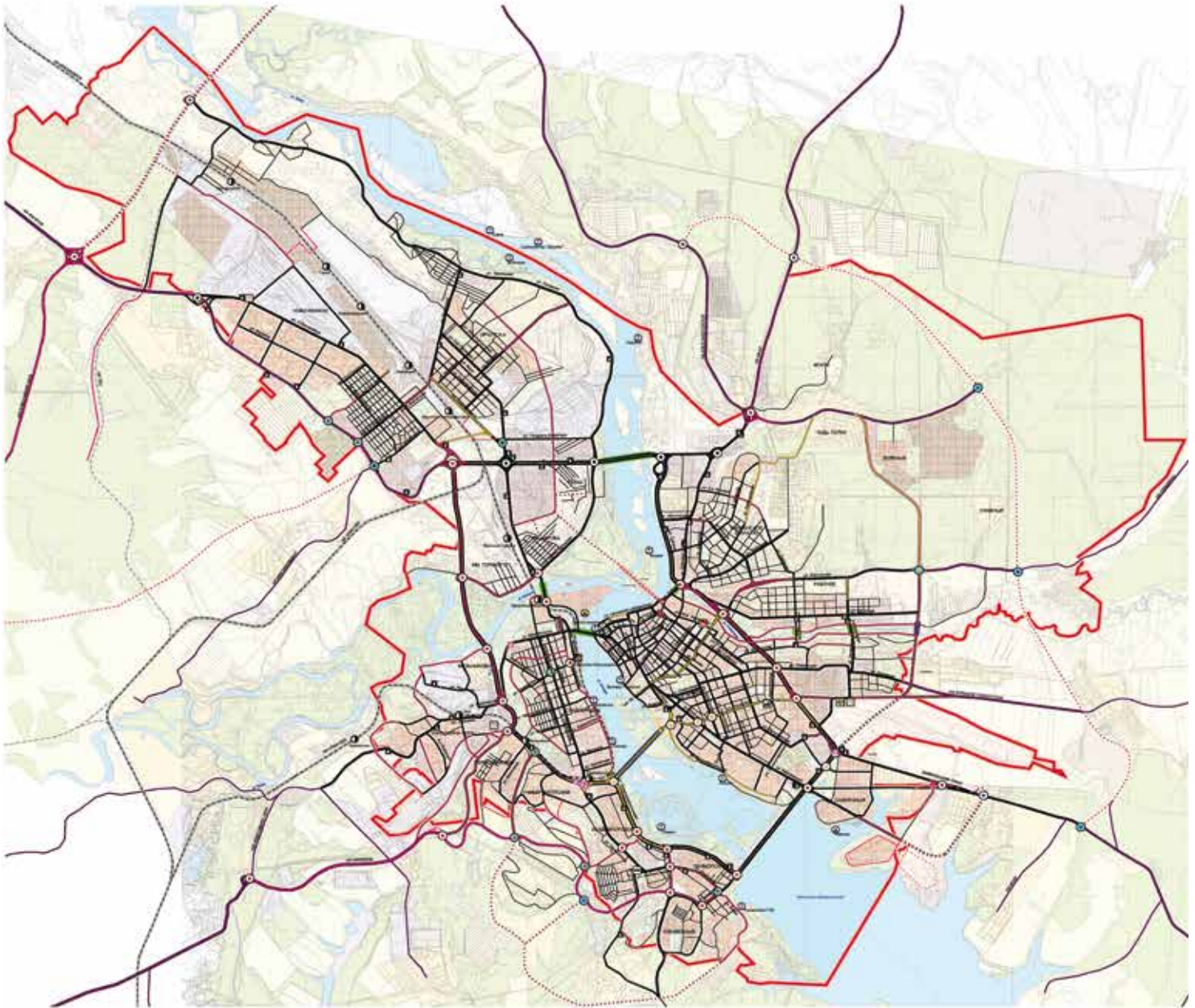
- Глазичев В.Л. Поэтика городской среды // В сб. Эстетическая выразительность города М.: Наука, 1986.
- http://www.carfree.com/intro_cfc.html
- СНиП 2-07-01-89. Градостроительство – планировка и застройка городских и сельских поселений. Раздел 6. Транспорт и улично-дорожная сеть.
- Шаров М.И., Зедгенизов А.В. Обследование подвижности населения в г. Иркутске // Материалы XI Международной (четырнадцатой – екатеринбургской) научно-практической конференции. – Екатеринбург: Издательство АМБ, 2005, С. 36–38.
- Стратегический план устойчивого развития г. Новосибирска. <http://strateg.novo-sibirsk.ru/2004/content.htm>
- Ефремова Т.Ф. Современный толковый словарь русского языка. В 3-х томах. Том 3. М.: АСТ, Астрель, 2006.



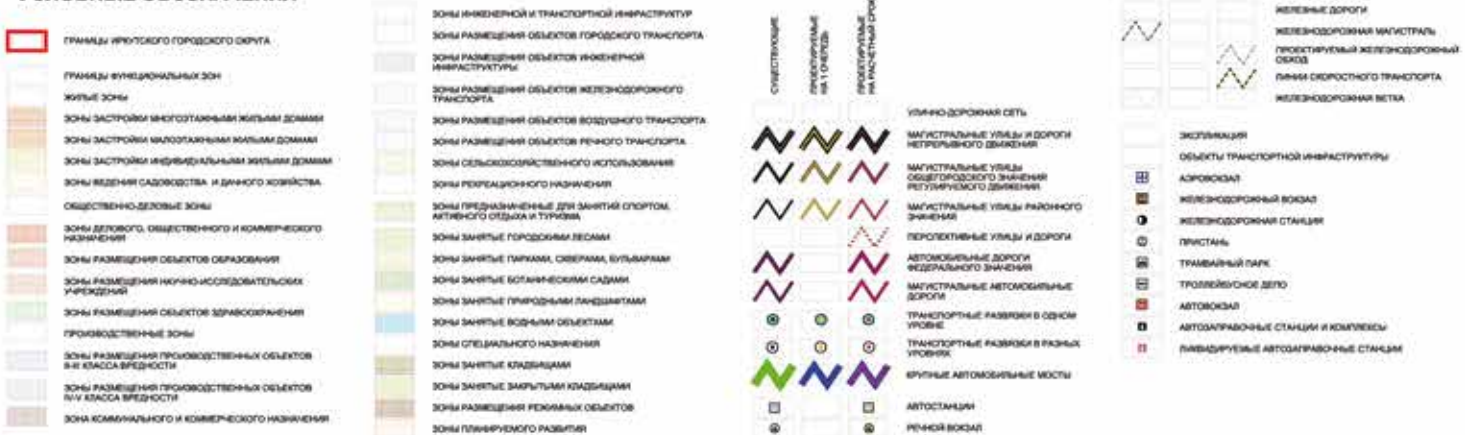
Скоростной трамвай Toronto Rockets EXT LowRes. Скорость до 200 км/ч. Многие считают такие поезда решением транспортной проблемы городов XXI века

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН г. ИРКУТСКА

СХЕМА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ



Перспективы развития транспортной инфраструктуры г. Иркутска

В 2006 году в городе Иркутске принят к действию новый Генеральный план города. Городская Дума утвердила документ «Генеральный план г. Иркутска», расчетный срок действия которого определен до 2020 года.

В основе решений Генерального плана в части развития транспортной системы города лежат разработки предыдущего Генерального плана г. Иркутска (г. Москва, ЦНИИП градостроительства, 1985 г.), а также материалы ряда проектов детальной планировки, реализация которых не завершена в полном объеме.

Стратегическими направлениями совершенствования транспортной инфраструктуры являются:

- разгрузка сети магистральных улиц и дорог с завышенной транспортной нагрузкой;
- улучшение транспортных связей отдельных районов между собой;
- увеличение пропускной способности магистральных улиц;
- построение сети магистралей, позволяющей осуществлять связь по кратчайшим направлениям с высокой скоростью движения.

Решение транспортных проблем города предполагает масштабную реконструкцию улично-дорожной сети с созданием четко выраженной структуры, классифицированной по назначению и параметрам движения.

Основу сети составляют магистральные улицы и дороги общегородского значения, являющиеся главными артериями движения в городе.

Одна из важнейших проблем организации движения в городе помимо неразвитой улично-дорожной сети – наличие дополнительных нагрузок за счет транзитного транспорта. Для этого проектом предлагается создание кольцевой системы магистральных улиц преимущественно непрерывного движения по периферии центральной части города, обеспечивающей удобные связи всех районов между собой и выходы на внешние автомагистрали.

Согласно сложившейся сегодня транспортной схеме, попасть из одного отдаленного района в другой, минуя центр города, трудно. По сути, на главных улицах города значительную часть транспортного потока составляет транзитный транспорт. Автомобили, которым надо попасть с Байкальского тракта в Ленинский район либо из Ангарска в Октябрьский округ, вынуждены ехать через центр, нагружая и без того загруженные улицы.

Проектом предложено формирование трассы скоростного кольца, которая намечается по следующей схеме:

- участок существующей ул. Трастовой от развязки с ул. Розы Люксембург до нижнего Ангарского моста;
- ул. Сурнова;
- проектируемая магистральная улица Октябрьского округа – от развязки «Маратовское кольцо» до плотины ГЭС. Для ее прокладки сохранился коридор, зарезервированный еще в Генплане 1985 года;
- плотина ГЭС;
- реконструируемая ул. Старокузьмичинская;
- объездная дорога Свердловского административного округа вдоль ВСЖД (вокруг Кайской горы);
- новый мост через р. Иркут;
- проектируемая магистральная дорога в направлении Ленинского района в створе ул. Розы Люксембург. Она будет начинаться от развязки объездной автодороги в створе ул. Р. Люксембург, проходить параллельно ул. Трастовой, в районе пос. Селиваниха, пересекать Иркут (где в будущем должен быть построен мост) и вдоль Кайской горы уходить в направлении объездной дороги Свердловского административного округа вдоль ВСЖД.

Для обеспечения условий скоростного режима на данном транспортном кольце предлагается строительство и реконструкция 18 развязок в разных уровнях. Выходы на внешние магистрали обеспечиваются по объездной автодороге Ново-

Ленино на Ангарский тракт, по дороге вдоль р. Каи и по Южному обходу на Шелеховский тракт, по дороге, идущей с Нижнеангарского моста, на Качугский и Александровский тракты, а также выходы на о. Байкал по Голоуштенскому и Байкальскому трактам. Параметры скоростной магистрали – шестиполосная проезжая часть, по три полосы в каждом направлении без светофоров (двухуровневые развязки обеспечивают непрерывность движения за счет отсутствия пересечений транспортных потоков).

Важнейшая роль в планировочной структуре транспортной сети отводится двум поперечным связям магистрального кольца, одна из которых проходит по ул. Маяковского, старому Ангарскому мосту, ул. С. Разина, ул. Чкалова и ул. Рабочей, выходящей на Маратовскую развязку, а вторая транссируется по строящемуся мосту и по ул. Пискунова.

Помимо скоростных дорог в формировании планировочной структуры города участвуют общегородские магистрали регулируемого движения, которые представлены следующими улицами:

1. В центральной части:
 - ул. С. Разина, ул. Горького, ул. Ленина, ул. Седова, ул. 3-го Июля, связывающие центр с жилыми районами Октябрьского округа и обеспечивающие движение на новый Ангарский мост;
 - ул. Дек. Событий – ул. Рабочая – Ф.-Каменецкого – ул. Чкалова, обеспечивающие движение на центральный Ангарский мост, в районы Марата и Топкинский;
 - ул. Тимирязева, ул. Подгорная, ул. С. Перовской, ул. Ф. Энгельса, обеспечивающие связь центральной части с жилыми районами предместья Рабочего;
2. в Октябрьском округе:
 - ул. Байкальская, пр-т Маршала Жукова;
 - ул. Советская, ул. Дорожная, обеспечивающие выход на Голоуштенский тракт;
 - ул. Пискунова с пробивкой до ул. Ширямова, обеспечивающая выход на новый Ангарский мост и Голоуштенский тракт;
 - ул. Депутатская с пробивкой до скоростного магистрального кольца;
3. в Куйбышевском районе Правобережного округа:
 - ул. Рабочего Штаба, обслуживающая предместье Марата и обеспечивающая выходы на Александровский и Качугский тракты;
 - ул. Баррикад, ул. Братская, ул. Урожайная, обслуживающие предместье Рабочее и обеспечивающие движение в Октябрьский район;
 - ул. Радищева, обслуживающая предместье Радищева;
 - ул. Фучика, ул. Фрунзе, ул. Мельничная, обеспечивающие кратчайшей связью жилые районы Рабочее, Радищева и Марата с центральной частью города;
 - ул. Карпинского, обеспечивающая выход на проектируемый северный обход и на дорогу до д. Плишкино;
4. В Свердловском округе:
 - ул. Джамбула, ул. Фурманова, ул. Маяковского, ул. 2-я Железнодорожная, ул. Лермонтова, ул. Академическая, ул. Безбокова, являющиеся основной продольной связью левобережной части города от центрального Ангарского моста до плотины Иркутской ГЭС;
 - ул. Маяковского, ул. Сергеева, ул. М. Конева, обеспечивающие выход на Шелеховский тракт и обслуживающие район Синюшиной горы;
 - сеть поперечных связей, дорога вдоль р. Каи, дорога по пади Долгой, дорога по падам Большая и Малая Кузьмиха, обеспечивающие выходы на Шелеховский и Грудининский тракты;
5. В Ленинском округе:
 - ул. Трастовая, обеспечивающая транспортную связь между Ленинским и Свердловским округами с выходом на скоростную городскую магистраль;

текст
Вадим Снежко-Блоцкий
Маргарита Мамонтова

- ул. Р. Люксембург, обслуживающая район Ново-Ленино;
- ул. Новаторов, ул. Ледовского, пер. 5-й Советский, обеспечивающие связь районов Ново-Ленино и Иркутска-II;
- ул. Главная Кировская, ул. Полярная, ул. Тракторная с пробивкой дороги в п. Горького до скоростного кольца и пробивкой до перспективного моста через р. Ангару в районе станции Батарейной, обслуживающие районы Жилкино, Боково, ст. Батарейная и обеспечивающими выходы на перспективный обход федеральной дороги и на обход в северные районы области;
- ул. Мира, ул. Ульяновой, ул. Сибирских Партизан, ул. Жукова, ул. Полтавская, обеспечивающие основные транспортные связи в районе Иркутска-II.

Основные транспортные потоки грузового движения проектом предлагается пропустить по магистральному транспортному кольцу и обходным автодорогам.

Общегородские магистрали регулируемого движения – улицы сложившиеся и их трассировки – изменениям не подлежат, возможны лишь реконструктивные мероприятия, направленные на увеличение ширины проезжих частей и благоустройства.

Генеральным планом предусматривается строительство и реконструкция целого ряда искусственных транспортных сооружений: мостов, путепроводов, тоннелей, транспортных развязок.

Особое значение приобретает строительство мостовых переходов через реки Ангару и Иркут.

Существующие мостовые переходы через р. Ангару в «пиковые» часы работают с полной нагрузкой, а движение по центральному Ангарскому мосту превышает прогнозные данные предыдущего Генплана, рассчитанные на 2005 год, в 2,5 раза. Кроме того, в результате обследований технического состояния старого Ангарского моста выявлено, что многие конструкции находятся в неудовлетворительном состоянии и необходим срочный капитальный ремонт, предусматривающий расширение проезжей части до нормативных габаритов, что даст возможность увеличить ширину полосы движения для автотранспорта с 3,0 до 3,75 метра в обоих направлениях.

Третий мост через р. Ангару в настоящее время находится в стадии строительства. Проезжая часть нового моста предусмотрена шестиполосная с устройством разделительной полосы. Ввод моста позволит значительно снизить транспортную нагрузку старого Ангарского моста. По данным расчетов, выполненных Иркутским государственным техническим университетом, интенсивность движения по старому мосту уменьшится в 1,5 раза сразу после ввода в действие нового моста. На конец расчетного срока Генплана в связи с интенсивным ростом уровня автомобилизации пропускная способность старого моста будет исчерпана, а новый мост будет работать с максимальной загрузкой.

В связи с тем, что на расчетный срок Генплана практически все мосты будут работать с полной нагрузкой, проектом предлагается на перспективу предусмотреть размещение пятого моста в створе окружной магистрали Октябрьского района в устье р. Ушаковки с возможностью пропуска скоростного транспорта.

Через р. Иркут предусматривается строительство двух мостовых переходов. Один, рассчитанный на шестиполосное движение, размещается в границах городской черты в районе устья р. Каи на трассе магистрального транспортного кольца, другой – за границами города на трассе обхода федеральной автодороги с шириной проезжей части в 4 полосы движения.

Настоящим проектом намечается также строительство двух мостов через р. Ушаковку: одного – по трассе обходной магистрали Октябрьского округа с 6 полосами движения и второго – на трассе обходной дороги в восточной части города с проезжей частью в 4 полосы движения.

Серьезным препятствием в городе для транспортного сообщения между жилыми и промышленными районами является прохождение железнодорожной магистрали ВСЖД по городским территориям. Проектом предусматривается строительство новых транспортных развязок и путепроводов на пересечениях железнодорожных путей и автодорог.

Прежде всего, по трассе магистрального транспортного кольца намечается устройство путепровода через пути железнодорожного обхода в Ленинском районе. В месте пересечения железнодорожных путей с намечаемой скоростной магистралью в районе Первомайского проектом предлагается использование существующего железнодорожного моста через р. Кая для пропуска под ним автодорожного полотна с размещением полос движения по берегам р. Кая.

Также предусматривается строительство автомобильных путепроводов через железную дорогу в створе ул. Новаторов, ул. Главной Кировской, в районе Мельниковского промузла.

Генпланом предусматривается на конец расчетного срока строительство 32 транспортных развязок в разных уровнях:

- по трассе скоростного кольца (15 новых и 3 реконструируемых);
 - по ул. Пискунова (3 развязки);
 - по южному обходу (4 развязки);
 - по Байкальскому тракту (2 развязки);
- на пересечениях:
- ул. Джамбула – Иркутский мост;
 - ул. Тракторная – ул. Большая Кировская;
 - ул. Терешковой – ул. Профсоюзная;
 - ул. Академическая с общегородской магистральной улицей;
 - ул. Лермонтова с районной магистральной улицей в Академгородке.

Для организации пешеходного движения на перекрестках с интенсивной автотранспортной нагрузкой предлагается строительство нескольких десятков подземных пешеходных переходов, в том числе:

- по ул. Байкальской в районах ул. Волжской, Лисихи и микрорайона Байкальский;
- по ул. Лермонтова у Иркутского государственного технического университета и в Академгородке у спортивного комплекса;

– по магистральному кольцу: по ул. Старокузьмичинской, в районе станции «Академическая», по обходной магистрали Октябрьского округа, по ул. Тракторной.

Проектом намечается благоустройство набережных р. Ангары, р. Ушаковки с устройством пешеходных бульваров и аллей.

В результате проведения всех этих мероприятий по совершенствованию улично-дорожной сети уже в пределах расчетного срока Генплана будут решены основные транспортные проблемы в городе и обеспечены необходимые связи между удаленными районами, центральной частью и пригородной зоной.

Городской (общественный) транспорт

В настоящее время Иркутским государственным техническим университетом проводится проектная работа «Расчет пассажирских потоков на городском маршрутном пассажирском транспорте и индивидуальном автомобильном транспорте в г. Иркутске», окончание которой намечается в следующем году. На основании результатов этих расчетов будет сделан окончательный вывод о работе проектируемой транспортной сети. Настоящим проектом предложена схема организации движения общественного транспорта, учитывающая проектную структуру транспортных магистралей.

Основной задачей решения схемы организации движения транспорта является обеспечение нормативных затрат времени на передвижения трудящихся от мест проживания до мест приложения труда. В соответствии с градостроительными нормами затраты 90% населения на передвижения по трудовым целям в г. Иркутске (население 620 тыс.) не должны превышать 38 минут. На сегодняшний день, по результатам анкетного обследования, проведенного Иркутским государственным техническим университетом, требования норм не выполняются. Затраты времени населением на передвижения по трудовым целям составляют 40 минут лишь у 55% респондентов, что в первую очередь обусловлено высокими затратами времени на подход к остановочным пунктам.

Проектные предложения по развитию городского пассажирского транспорта предусматривают дальнейшее расши-

рение маршрутной сети с учетом обеспечения нормативной пешеходной доступности до ближайшей остановки в любом районе города.

Трамвайная сеть

Развитие линий трамвайного транспорта предусматривается в Ленинском и Свердловском районах, а в центральной части города предусматривается изменение маршрутной сети.

Проектом предлагается прокладка трамвайных линий в Иркутск-II Ленинского района по улицам Джамбула, Тракторной, Полтавской, Новаторов. Это позволит дополнительно связать центральные районы с крупным промышленным предприятием города, обеспечить транспортное обслуживание нового жилого массива, формирующегося на территории от ул. Полтавской до ул. Ленинградской, а также обеспечить удобство связи с транспортным узлом: железнодорожная станция – проектируемая автостанция. Протяженность нового маршрута составит 10,4 км.

В центральной части города трамвайная сеть подвергается серьезной реконструкции. Из существующих улиц с трамвайным движением сохраняются ул. Тимирязева, ул. Партизанская, участок ул. Ленина (от ул. Дзержинского до ул. Тимирязева), ул. С. Разина. Ликвидируются трамвайные пути по ул. Декабрьских Событий (вынос трамвайных путей с ул. Декабрьских Событий был предусмотрен как в Генеральном плане города 1987 г., так и в ПДП центра г. Иркутска), ул. Депутатской до пересечения с ул. Лыткина и по ул. Пискунова. Общий объем демонтажа составляет 4,5 км. Въезд на территорию трамвайного депо будет осуществляться по ул. Красноярской и ул. Лыткина, т.к. трамвайные пути и кольцо по ул. Пискунова в связи со строительством городской магистрали будут ликвидироваться. Протяженность новых трамвайных путей составляет 2,45 км.

В Свердловском районе предлагается строительство трамвайных линий от железнодорожного вокзала по ул. Герцена, ул. Леси Украинки до ул. Академика Курчатова. Здесь появляются новые жилые массивы плотной многоэтажной застройки, и для обеспечения нормативной дальности пешеходных подходов жителей данного района до ближайшей остановки необходимо ввести маршрутное движение общественного транспорта, которое возможно только по набережной р. Ангары. Преимущества трамвая как самого массового, экологически чистого и экономически наиболее выгодного для города вида транспорта неоспоримы. Проектом предлагается прокладка трамвайных путей на обособленном полотне протяженностью 3,4 км.

Исходя из инвентарного количества подвижного состава, до конца расчетного срока не потребуется дополнительных мощностей для обслуживания и ремонта вагонов. Существующее трамвайное депо, находящееся по ул. Пискунова и имеющее нормативную вместимость 70 вагонов, Генпланом сохраняется до конца расчетного срока.

Троллейбусный транспорт

Развитие линий троллейбусного транспорта предусматривается во всех районах города.

Строительство нового моста предусматривает пропуск по нему троллейбусного движения, обеспечивающего хорошую транспортную связь Свердловского округа с центральной частью города. Также в этом районе предусматривается прокладка троллейбусных линий, обслуживающих жителей прибрежных территорий, по ул. Старокузьминской.

В центре города сеть троллейбусных линий расширяется за счет добавления новых маршрутов по улицам 3-го Июля, Пискунова и Декабрьских Событий, обеспечивающих выход на новый мост. В Октябрьском округе маршрутная сеть троллейбуса прокладывается по объездной магистрали от пересечения с ул. Пискунова до Маратовской транспортной развязки, а также предусматривается продление троллейбусных линий в микрорайоне Солнечном по проспекту Жукова с выходом к новым жилым районам Чертугеевского залива.

В Правобережном округе предусматривается строительство троллейбусного маршрута в микрорайон Топкинский, а в Ленинском округе в районах многоэтажной застройки появятся новые троллейбусные линии, проложенные через Нижнеангарский мост по ул. Р. Люксембург и частично по ул. Баумана.





Существующее троллейбусное депо, находящееся по ул. Академической и имеющее нормативную вместимость 100 машин, достаточно для обслуживания, хранения и ремонта расчетного числа троллейбусов.

Автобусный транспорт

Предложенная Генпланом маршрутная сеть автобусного движения значительно расширится за счет прокладки новых маршрутов по основным и вновь созданным дублирующим магистралям, охватывающим все районы города.

Количество пассажироперевозок на автобусном муниципальном транспорте, по данным МУП «Иркутскавтотранс» (вновь созданное предприятие – вместо ликвидированных АТП №№ 1, 2, 4), снизилось за последние 5 лет более чем в 7 раз и составляет 9,9 млн. пассажиров в год (данные за 2005 г.). Это обусловлено прежде всего тем, что большая часть пассажироперевозок выполняется коммерческим транспортом, где оценочно объем пассажироперевозок за тот же период составляет 47,1 млн. пассажиров.

На балансе МУП «Иркутскавтотранс» сегодня находятся 207 автомашин, а парк рассчитан на 450 единиц подвижного состава. Необходимо пополнять парк подвижного состава муниципального транспорта за счет автобусов большой и средней вместимости. Парк подвижного состава коммерческого транспорта в основном представлен автобусами малой вместимости и микроавтобусами, количество которых составляет более 2500 единиц, что создает большие сложности в работе сети общественного транспорта, и проектом предлагается к уменьшению за счет увеличения автобусов большей вместимости.

Скоростной транспорт

На перспективу Генпланом предлагается развитие в городе регулярных скоростных внеуличных рельсовых видов транспорта: легкое метро или скоростной трамвай. Поезда легкорельсового транспорта могут использовать трамвайную инфраструктуру и не требуют постройки тоннелей, а также железнодорожной инфраструктуры, что делает очень выгодным его использование на пригородных маршрутах.

Проектом предлагается следующая схема скоростного транспорта:

- от г. Ангарска вдоль Транссиба до станции Иркутск-Сортировочный, далее выход на перспективный пятый мостовой переход через р. Ангару, по окружной магистрали Октябрьского района с выходом на Байкальский тракт с возможностью пробивки до Листвянки;
- от станции Иркутск-Сортировочный вдоль обходной дороги Восточно-Сибирской магистрали с выходами на перспективный аэропорт и в г. Шелехов.

Данная схема позволит обеспечить скоростной транспортной связью города агломерации Иркутск, Ангарск, Шелехов с новым аэропортом, а также с крупной туристической зоной, которая формируется на о. Байкал в районе п. Листвянка.

Грузовой транспорт

Проектом предлагается обеспечить пропуск грузового движения в обход селитебных территорий.

Транзитный грузовой транспорт будет двигаться по обходным магистралям:

- в сторону Улан-Удэ по обходной магистрали федеральной автодороги;
- в сторону северных районов области по обходной магистрали Ленинского района и нижнему Ангарскому мосту.

Проектируемая схема движения грузового транспорта предусматривает поэтапный вывод грузовых потоков с городских улиц, связанный с очередностью нового строительства магистральной сети.

Грузовое движение, связанное с доставкой промышленных и крупнооптовых грузов, будет осуществляться по магистралям скоростного кольца, имеющим выходы ко всем крупным коммунально-складским и промышленным зонам города. Грузовое движение, связанное с доставкой потребительских и строительных грузов, будет равномерно распределяться по магистральной сети, за исключением центральной части города, и составит не более 10% общего потока. За счет перераспределения транспортных потоков значительно повысится пропускная способность улично-дорожной сети, понизятся уровни транспортного шума и загазованности от грузового транспорта.

Легковой транспорт

Уровень автомобилизации в г. Иркутске ежегодно увеличивается в среднем на 2%. Прогнозируемый уровень автомобилизации в результате анализа динамики роста автомобилей за последние 5 лет составит:

на первую очередь – 230 автомобилей на 1000 жителей;
на расчетный срок – 280 автомобилей на 1000 жителей.
Парк легковых автомобилей количественно будет выглядеть так:

на первую очередь – 138 000 автомобилей;
на расчетный срок – 173 600 автомобилей.

Исходя из уровня 100%-й обеспеченности автовладельцев гаражами и открытыми стоянками постоянного хранения автомобилей, в данном проекте произведен расчет необходимого количества дополнительных мест для размещения парка машин. Проектом предусматривается, что 85% всех автомобилей размещаются в гаражах и 15% – на открытых стоянках. Таким образом, необходимо:

на первую очередь – 117 300 мест в гаражах и 20 700 мест на автостоянках;

на расчетный срок – 147 560 мест в гаражах и 26 040 мест на автостоянках.

Для размещения гаражей и автостоянок проектом предлагается использование подземного пространства и строительство многоуровневых парковок в новых жилых районах многоэтажной застройки и в районах общественно-деловых зон, особенно в центральной части города. Существующие крупные гаражные кооперативы, расположенные на ценных городских территориях, проектом предлагается вынести, а на территориях новой застройки предусматривать многоуровневые парковки с учетом количества машино-мест вынесенных гаражей.

Размещение автостоянок для временного хранения автомобилей проектом предлагается в общественно-деловых, спортивно-развлекательных, торговых и промышленных зонах, а также на привокзальных площадях.

Нормативная потребность в объектах сервисного обслуживания автомобилей – АЗС, станций техобслуживания, шиномонтажных мастерских – в настоящее время полностью реализована с учетом роста уровня автомобилизации.

(РЕ/Э)ВОЛЮЦИЯ

С прошлой нашей встречи в Иркутске в транспортной политике Франции многое изменилось, но двигается в том же направлении, о котором я вам рассказывал в марте 2005 г. во время Байкальской Зимней Сессии.

ТУЛУЗА (юг Франции) решила ограничить скорость машин в старом центре города до 10 км/ч, это еще медленнее, чем скорость велосипеда... Целью было заставить людей не ездить в центр на частных автомобилях. Подобные решения применяются и в некоторых других городах такого размера (с населением более 600 000 жителей).

ЛИЛЛЬ (север Франции), кроме этого, развивает разделение автомобилей через смешанное общество (частично государственное, частично частное), которое называется ЛИЛЛА. Каждый месяц вы оплачиваете взнос и за очень маленькую сумму можете арендовать на день машину, выбрав нужный вариант. Например, есть несколько машин, оборудованных для инвалидов, таким образом вы можете свозить вашу бабушку-инвалида в супермаркет или на ужин на побережье... Уже через несколько недель после своего основания эта система насчитывала 600 членов.

В ЛИОНЕ (средне-восточная Франция), чтобы уменьшить загрязнение воздуха, за два года сократили количество автомобильного транспорта в центре в два раза. Власти просто уменьшили доступ частного транспорта и предоставили бесплатную услугу аренды велосипедов. Но, поскольку центр Лиона окружен холмами, пришлось расширить сервис предоставления велосипедов на вершинах холмов, так как люди предпочитали на велосипедах добираться до центра, а затем пересаживались на общественный транспорт, чтобы вернуться назад на холмы, где в большинстве своем находится их жилье... Лорд-мэр Лиона преследует цель ликвидировать частный транспорт внутри «исторического города».

В ПАРИЖЕ обдумывают вопрос введения значительного налога на большие автомобили с полноприводным управлением. Причиной послужило загрязнение, которое они производят, используя зачастую более 20 литров бензина на 100 км при езде в центре города, в то время как машины среднего размера потребляют только 7, а гибриды наподобие Toyota Prius – меньше пяти.

В БОРДО (юго-запад Франции), как и в СТРАСБУРГЕ (восток Франции), в конце 90-х действительно сократили количество дорог для частного транспорта, создав дороги, предназначенные для трамваев и автобусов. Но, чтобы на

проезжих частях для автобусов (полиции, пожарных машин, скорой помощи и такси) не появлялись частные автомобили, большинство таких дорог в СТРАСБУРГЕ действуют по-другому.

Если вы займете эту полосу, вы нарушите запрет на въезд. Есть опасность заплатить штраф в 900 евро, лишиться водительских прав на один месяц, и получить шесть штрафных отметок (из двенадцати) в ваших правах. Если вы получите двенадцать отметок, придется ждать один год, прежде чем вам будет позволено получить новое водительское удостоверение, а это предполагает двадцать уроков по вождению и еще около 2000 евро. К примеру, езда без ремня безопасности, разговор по мобильному телефону во время езды, превышение допустимой скорости более чем на 20 км/ч... равноценны двум штрафным баллам в правах.

С одной стороны, правительство вполне довольно такой системой, так как она приносит немало денег в казну государства.

С другой стороны, на шоссе вокруг главных городов (с прежним пределом скорости 110 км/ч) скорость теперь снижена до 90 км/ч, чтобы ограничить загрязнение окружающей среды и расход бензина.

Закон об ограничении скорости на государственных автодорогах до 110 км/ч вместо 130 км/ч постоянно обсуждается. Только лоббисты компаний, производящих автомобили, борются против такого решения по понятным причинам. Основная продукция оборудована для скоростей от 150 до 180 км/ч.

Я также помню свой приезд в САН-ФРАНЦИСКО (штат Калифорния). Там есть полоса, предназначенная для приоритетного движения заполненных автомобилей. Если вы везете более одного пассажира, вы можете занять эту дорогу, где движение немного быстрее, чем на других. Использование этой полосы строго контролируется полицией.

В заключение я хотел бы отметить, что частные автомобили в современных городах Европы сейчас практически не имеют будущего, и, по моему мнению, это явление начинает распространяться все шире.

Будущее за быстрым, удобным, дешевым, чистым... общественным транспортом. Эта проблема также влияет на политику в области здравоохранения, поскольку большинство докторов советуют: «Чтобы дожить до старости в хороших условиях, нужно гулять по полчаса в день» – «...и смеяться по пятнадцать минут в день», как говорит мой врач!

текст
Патрис де Рендингер

Улично-дорожная сеть Иркутска. Настоящее и будущее

Транспортные проблемы Иркутска стали популярной темой СМИ. Высказываются разные точки зрения о причинах возникших проблем и путях выхода из них. Участие в экспертизе транспортной документации других городов (Екатеринбург, Пермь, Санкт-Петербург) позволяет утверждать, что транспортные проблемы Иркутска – это надолго.

Городская кольцевая дорога Иркутска

Личное знакомство с европейскими историческими городами показывает, что за последнюю четверть века применительно к городам с численностью населения 500 тыс. – 1 млн. фактически отработан определенный набор транспортных решений:

- городская скоростная дорога, как правило, кольцевая;
- общественный транспорт – сочетание сети трамвайных и автобусных маршрутов. Сейчас в Европе наблюдается «трамвайный ренессанс», а новые модели городских автобусов, по утверждениям европейских коллег, отвечают самым жестким экологическим требованиям;

– в центральной исторической части: приоритет общественного транспорта, строгое регламентирование автомобильных стоянок, зоны успокоения движения (traffic calming), пешеходные зоны.

Иркутск имеет общую для российских городов проблему – отсутствие городских скоростных дорог (исключение – только Москва). Здесь необходимо объяснить различия терминов «городская дорога» и улица. Градостроительные нормы СССР, начиная с 1960-х годов (последовательно СНиП II-K.2-62 «Планировка и застройка населенных мест», СНиП II-60-75 «Планировка и застройка городов, поселков и сельских населенных пунктов» и СНиП II-60-75**) и действующий СНиП 2.07.01-89 «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» содержат в своих классификациях категорию «городские скоростные дороги». В соответствии с градостроительными нормативными документами городские скоростные дороги имеют следующие назначение и признаки: «...Скоростная транспортная связь

текст
Александр Михайлов

между удаленными промышленными и планировочными районами в крупнейших и крупных городах: выходы на внешние автомобильные дороги, к аэропортам, крупным зонам массового отдыха и поселениям в системе расселения. Пересечения с магистральными улицами и дорогами в разных уровнях...».

Городские дороги должны обеспечивать движение внутригородского и внешнего транзита, возможность с минимальными затратами достигать любой периферийный район города. В нашем случае это связи между такими парами, как Солнечный – Ново-Ленино, Юбилейный – Топкинский, Култукский тракт – Качугский тракт и т.д.

О роли городских скоростных дорог можно судить по данным зарубежной статистики. В городах США с населением более 800 тысяч жителей на скоростные дороги

приходится от 30 до 50% пробега автомобильного транспорта. При этом городские скоростные дороги составляли на 2000 год всего лишь 2,7% суммарной протяженности сетей урбанизированных территорий городов США, но обслуживали 34,5% всего пробега. С 1990 г. пробег в пределах городских территорий США возрос на 30,6%, при этом наибольший рост отмечается именно на скоростных дорогах высших категорий, т.е. в 1,3 раза больше, чем по всем категориям суммарно, и в 1,75 раза больше, чем на сети местных улиц.

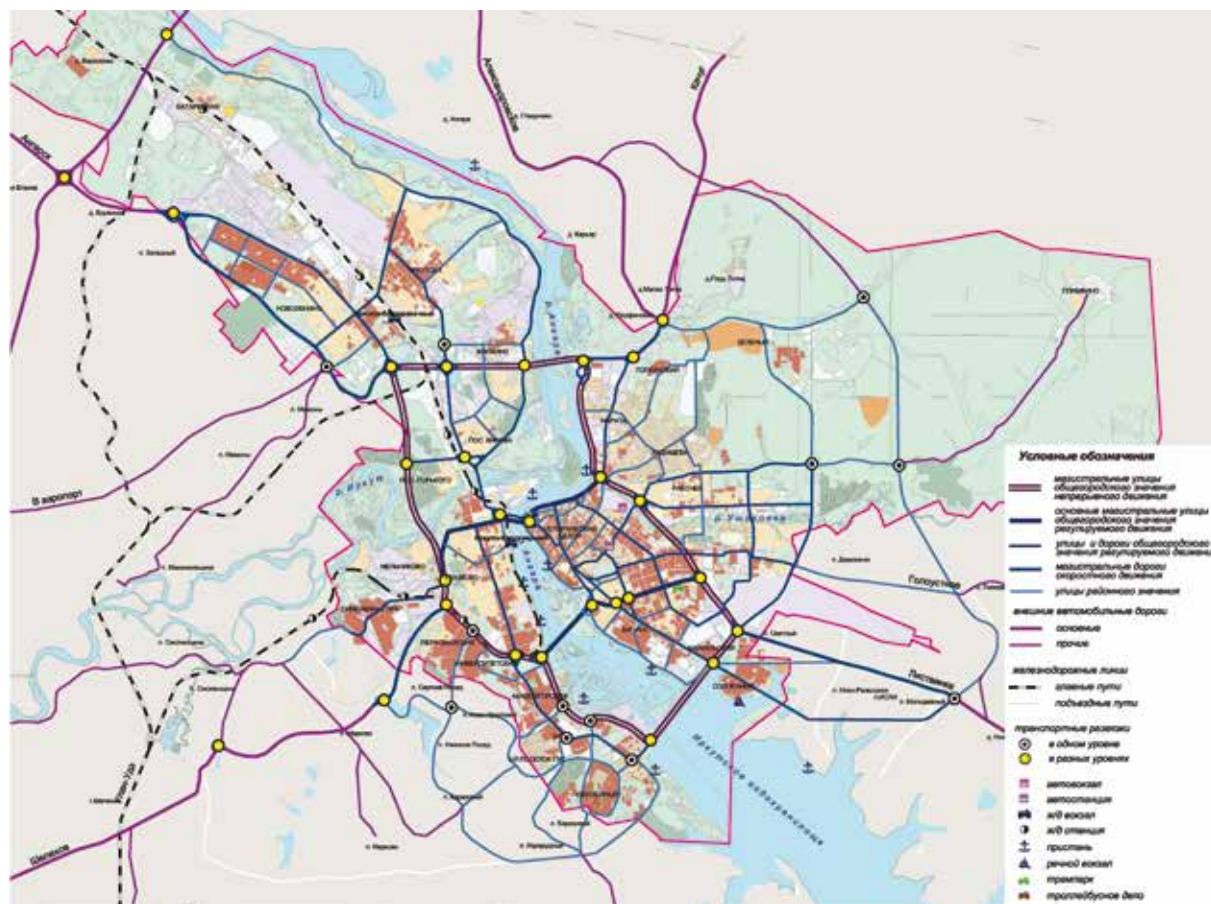
В отечественном градостроительстве развитию городских скоростных дорог уделялось недостаточное внимание, о чем свидетельствуют материалы генеральных планов, выполненными для крупных и крупнейших городов СССР еще в период 1965–1975 гг. (см. табл.).

Протяженность и плотность сети городских дорог в отдельных городах Российской Федерации (данные генпланов 1965–1975 гг.)

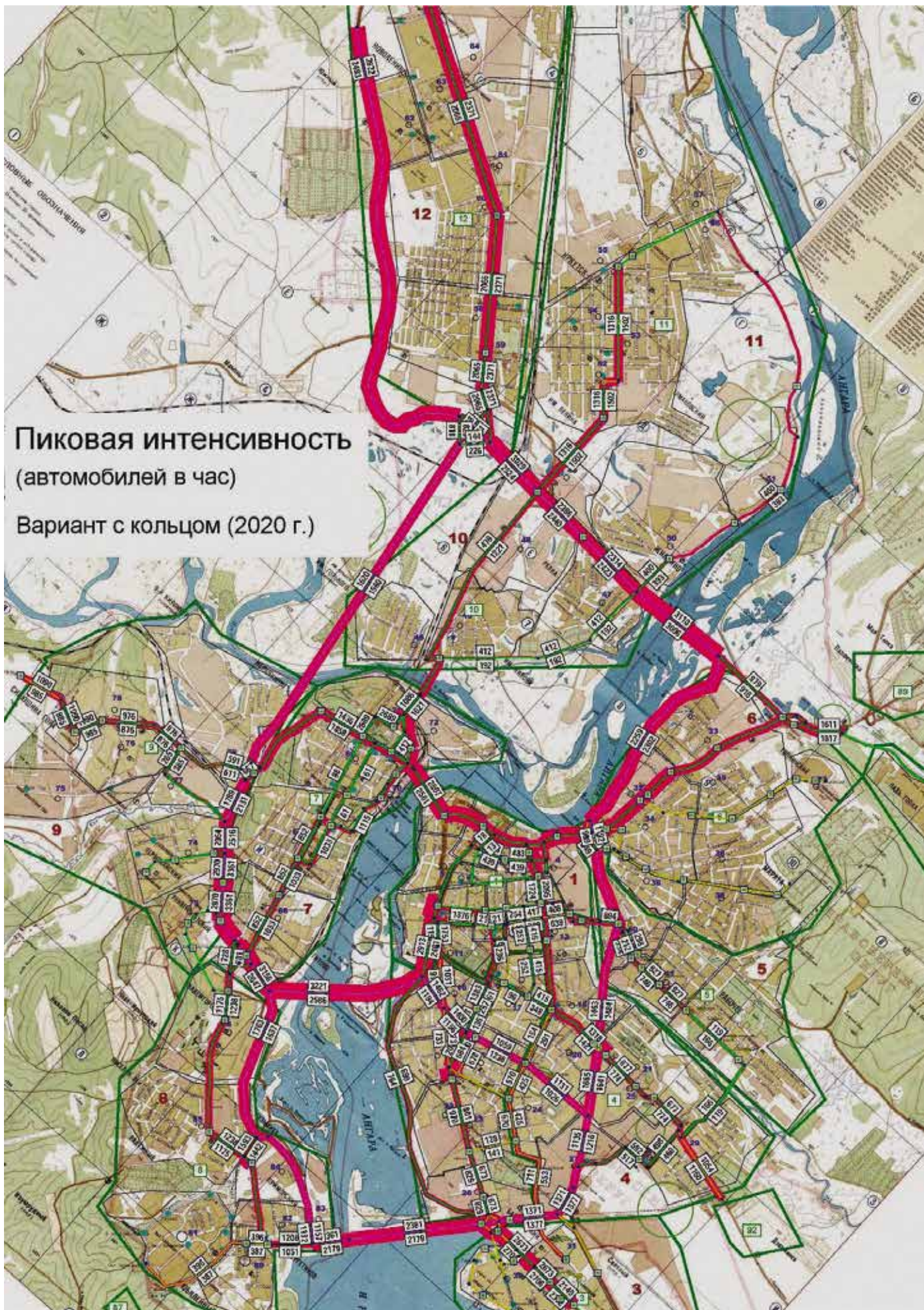
Город	Прогнозируемые показатели				
	Население, тыс. чел.	Площадь застройки, км ²	Скоростные дороги		Дороги грузового движения, км/км ²
			Всего, км	Плотность км/км ²	
Нижний Новгород	1450	217	80	0.36	—*
Новосибирск	1450	390	58	0.16	**
Екатеринбург	1300	220	107	0.48	0.12
Ростов-на-Дону	900	160	30	0.19	0.25
Ярославль	650	176	31	0.18	—
Нижний Тагил	550	159	23	0.15	—
Иркутск	550	118	22	0.18	0.65

* данные отсутствуют
** не предусматривались генеральными планами

Улично-дорожная сеть Иркутска (Генеральный план, Иркутскгражданпроект)



Вариант с кольцевой дорогой и новым мостом через р. Иркут. Пиковая интенсивность движения, авт./ч



В соответствии с предыдущими и нынешним генеральными планами Иркутск должен иметь городскую скоростную дорогу в виде кольца протяженностью примерно 22–23 км (рис. 1). По прогнозам Генерального плана, выполненным ЦНИИП градостроительства, это кольцо должно стать основным элементом улично-дорожной сети Иркутска и, в понимании автора данной статьи, именно оно является важнейшим инструментом решения транспортных проблем Иркутска. По результатам моделирования транспортных потоков на 2020 г., выполненных транспортной лабораторией ИРГТУ (рис. 2), предлагаемое кольцо, включающее новый мост через р. Иркут, разгружает Глазковское предместье (ул. Боткина и пер. Спортивный), ул. 1-я Советская, ул. Баррикад.

Вместе с тем судьба этого важнейшего элемента транспортной инфраструктуры Иркутска вызывает серьезные опасения по трем позициям:

- подход в Свердловском округе к намечаемому новому мосту через реку Иркут;
- проезжая часть на плотине ГЭС;
- размещение торговых объектов на трассе намечающегося кольца.

Самый сложный участок будущей городской скоростной дороги – пересечение с р. Каей и Восточно-Сибирской железной дорогой, которое одновременно является и местом примыкания дороги первой технической категории из Шелехова. По размерам интенсивности движения эта развязка в соответствии с прогнозами прежнего генерального плана суточная интенсивность движения на этом участке составляет 50 тыс. автомобилей (т.е. около 5 000 автомобилей в час). Каким должен быть этот узел? Положение красных линий подходов к мосту через Иркут? Создается впечатление, что это интересует только автора данной статьи.

Скоростная дорога в поперечнике требует минимум 20–22 м (четыре полосы по 3,75 м, четыре краевые полосы по 0,75 м, разделительную полосу и какие-то тротуары). Как это все может размещаться на плотине ГЭС? Если для этого не предоставляется возможности, то кольцо «не тянет» на титул городской скоростной дороги.

По трассе будущего кольца нарастают торговые объекты (речь идет о Нижней набережной и левобережном подходе к нижнему Ангарскому мосту. Высокая скорость сообщения достижима только в случае контроля въезда на основную проезжую часть и выезда с нее, в зарубежной практике это называется «access control». Т.е. на будущей трассе кольцевой дороги предстоит вводить разделительную полосу и, соответственно, запреты на левые повороты через нее.

С учетом того, что улично-дорожная сеть Иркутска составляет примерно 60% от тех показателей, которые закладывались в генеральных планах, «городская кольцевая» – может быть, последний резерв обеспечения качественного функционирования улично-дорожной сети Иркутска в перспективе.

Новый мост

Примерно 10 лет назад пришлось делать экспертное заключение о подходах к новому мосту через Ангару. Было совершенно очевидно, что принимаемый вариант левобережных подходов к мосту не имеет достаточную пропускную способность (были выполнены соответствующие расчеты) и необходима реконструкция развязки на ул. Лермонтова. Кроме того, рассматриваемый узел не обеспечивает поворотное движение с нового моста в Студгородок. По данным прежнего генерального плана, на развязке на ул. Лермонтова прогнозировалась самая высокая интенсивность движения в городе, при этом на левобережном подходе к мосту проектная интенсивность движения составляла 60 тыс. автомобилей в сутки. В соответствии с этим магистральная улица городского значения, идущая вдоль железной дороги, должна иметь по шесть полос движения.

Поэтому пробки, возникшие на левом берегу на перекрестке у Университетского и Первомайского, закономерны, хотя новый мост запущен только в одну сторону и интенсивность по направлению из центра в вечерние пиковые часы не превышает сейчас 2000–2200 авт./ч.

Не побоюсь утверждать, что левобережные подходы неизбежно придется реконструировать. Правобережные подходы следует рассматривать уже в контексте проблем городского центра.

Останется ли Иркутск историческим городом?

Транспортный раздел прежнего генерального плана фактически прекратил свое существование в 1993–1994 гг., но к авторам этой работы не должно быть претензий.

Последние полтора десятилетия в Иркутске быстро развивался так называемый третичный сектор (торговля, бытовые услуги, различные формы коммерции). Территориально третичный сектор фактически воспроизвел размещение торговых учреждений, сложившееся в городе в канун Первой мировой войны. Таким образом, сложилось «торговое ядро» – функционально насыщенная территория площадью примерно 12–15 га, ставшая фокусом массового тяготения, в том числе пользователей индивидуального транспорта. Уже в 1995 году интенсивность на разных участках улично-дорожной сети центра превышала расчетную интенсивность движения Генерального плана (расчетный срок – 2005 г.) на 50%–350%! По данным 1995 г. и последующих обследований, суммарное количество автомобилей, паркуемых в центре, составляет 2200–2600 единиц, из них половина – непосредственно в зоне центрального рынка.

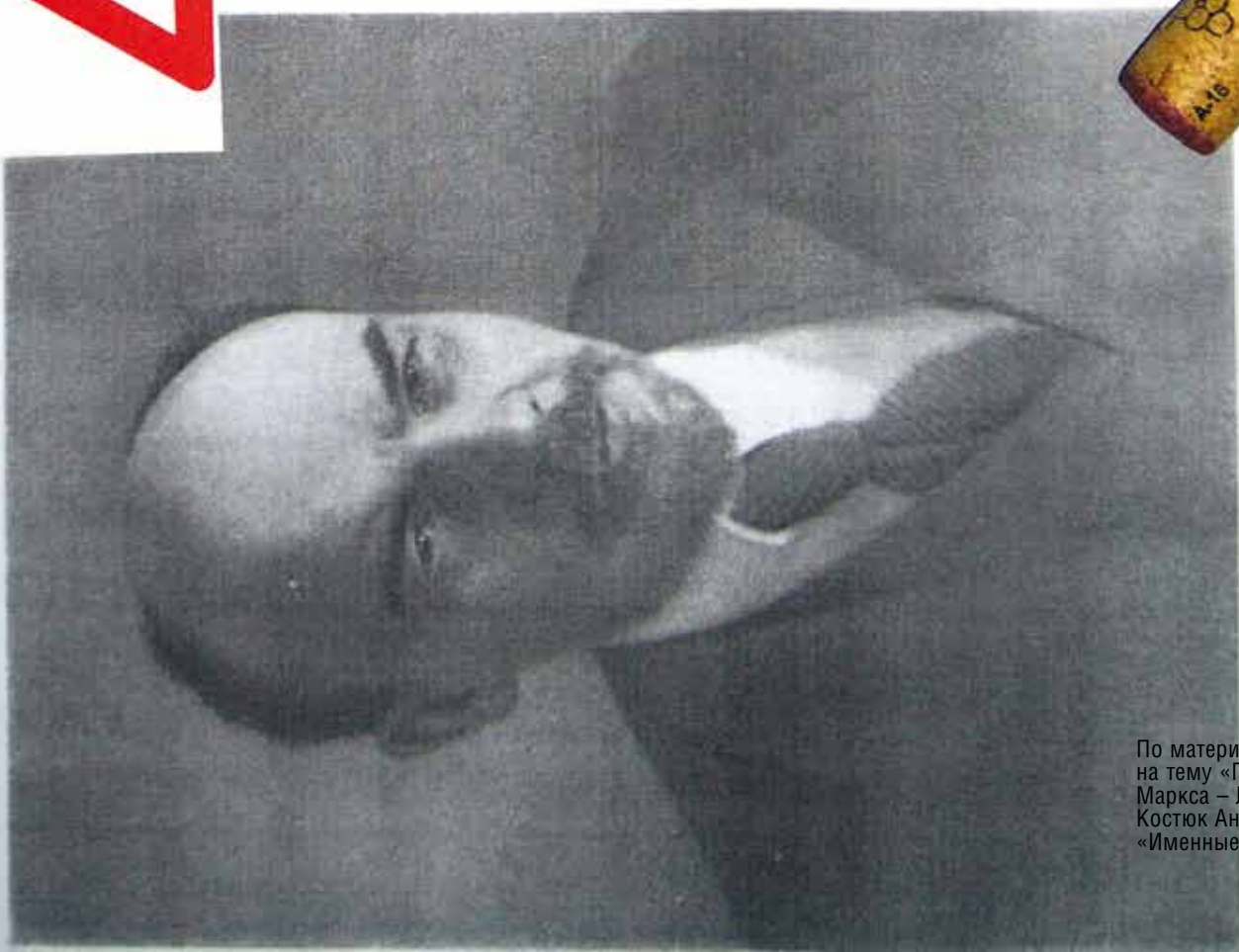
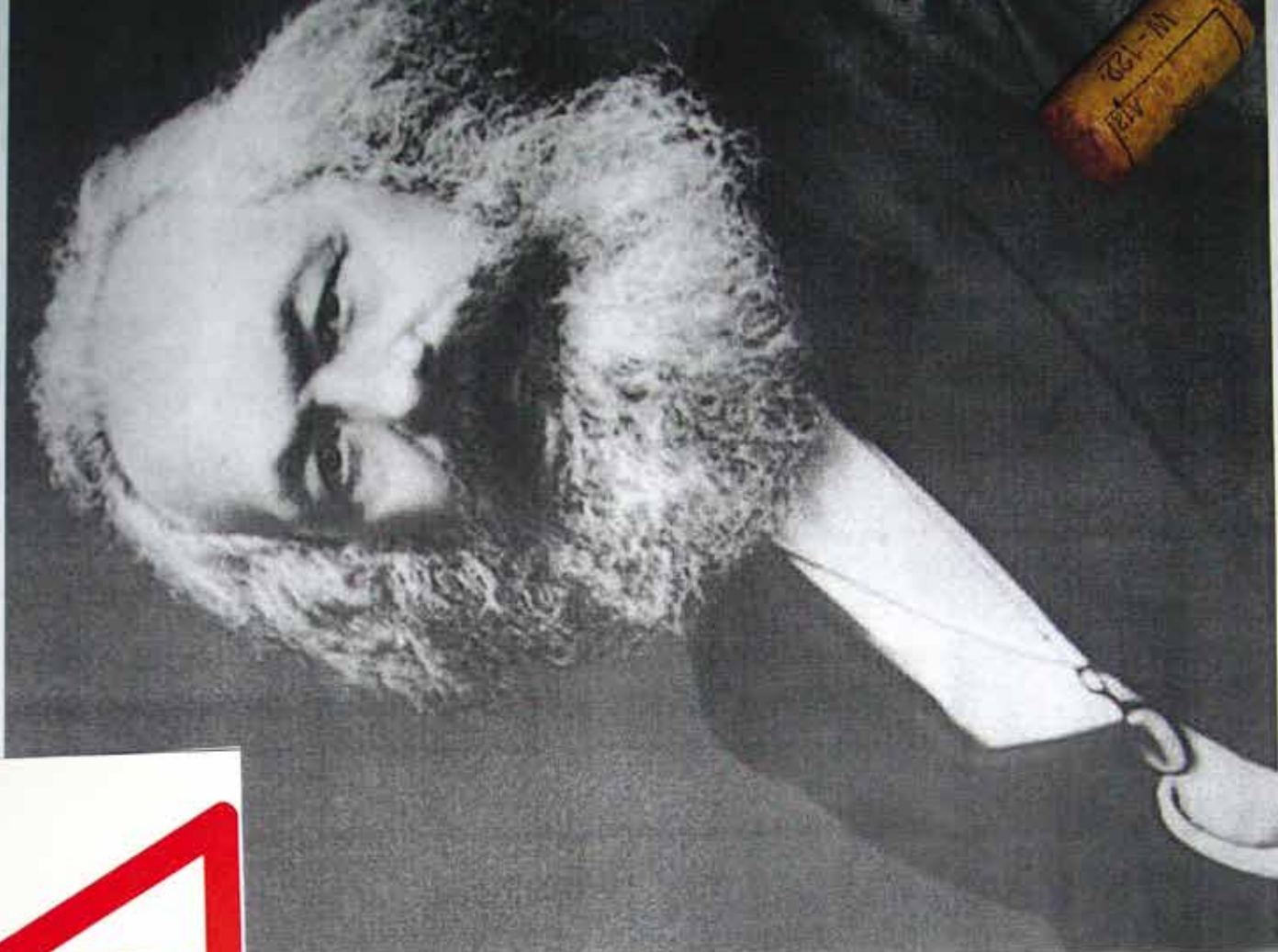
Фактически в историческом центре Иркутска стихийно возникло то, что сопоставляет станциям метро на окраинах Москвы (Выхино, Петровско-Разумовское), что можно наблюдать на космических снимках.

Территория торгового ядра постепенно разрастается и все более насыщается новыми объектами, фактически идет процесс, называемый в зарубежной градостроительной литературе термином urban regeneration. По самым скромным прикидкам, мы имеем в районе центрального рынка около 30 000 кв. метров торговых площадей. Исходя из требований действующего СНиП (4–5 мест на 100 м² торговых помещений), мы должны обеспечить 1200–1500 стояночных мест в периметре улиц К. Маркса – Литвинова – С. Перовской – К. Либкнехта. Кроме того, необходимо обеспечить доступ транспорта к этим стоянкам, через территории, на которых, собственно, находится то, что числится историческим и культурным наследием. Таким образом, организация транспортного обслуживания «торгового ядра» требует реконструкции улично-дорожной сети и входит в острейшее противоречие с требованиями сохранения культурного наследия Иркутска, получившего статус исторического города.

По результатам обследований подвижности населения Иркутска, выполненных в 2006 г., доля поездок в центр составляет 60% всех поездок с культурно-бытовыми целями. По нашим расчетам, ввод скоростной городской кольцевой дороги снижает интенсивность движения на входах в центр на 1–4%. Таким образом, даже при выводе транзитного движения через центр сохраняются значительные потоки в центральную часть г. Иркутска.

Все это в совокупности позволяет усомниться в благих заявлениях, что в центре Иркутска будет приоритет общественного транспорта, ограничения на въезд легкового транспорта. Как следствие – скепсис по поводу шансов на сохранение исторического облика центра Иркутска.

Думаю, что основная задача – поиск решения по приспособлению градостроительных решений улично-дорожной сети, заложенных в предыдущем и новом генеральных планах, к реальным тенденциям развития транспортной системы Иркутска.



По материалам конкурса
на тему «Пробки на Карла
Маркса – Ленина»,
Костюк Анна
«Именные пробки»

Дороги дорожают

текст
Руслан Хотулев

В Иркутске грандиозные планы по развитию улично-дорожной сети. В Генеральном плане города основной транспортной схемы предложено скоростное кольцо, опоясывающее все административные округа. Автомагистрали непрерывного движения – многополосные, без светофоров, с современными развязками – трассируются по зарезервированным еще во второй половине прошлого века коридорам.

Только цена воплощения мечты с каждым днем растет. И не потому, что дорожает асфальт или увеличивается зарплата дорожных строителей. Просто в нагрузку нам навязывают «неизбежную» реальность – зарезервированные коммуникационные коридоры, игнорируя интересы большинства, активно заполняются строениями.

Настанет время воплощать запланированное, и нам с вами придется выкупать, кроме земельных участков, еще и построенные сегодня здания. Приценивайтесь!

1. Строящееся здание по ул. Старокузьмихинская
2. Группа жилых домов. ФСК «Новый город», ул. Старокузьмихинская
3. Кафе «Хуторок», ул. Старокузьмихинская, в Академгородке
4. Автоцентр «Хонда», ул. Старокузьмихинская, 81 б
5. Офисное здание «Сибэнергострой» по ул. Лызина
6. Строящееся здание по ул. Ширямова
7. Информация отсутствует, около жилого комплекса «Крылатый»
8. Автоцентр «Ауди», около БайкалБизнесЦентра





Иркутский Аэропорт. Состояние вопроса

текст
Макарова А.Ю.,
Живоронко В.П.

Решение о размещении аэропорта Иркутск-Новый на площадке «Ключевая» было принято на основании анализа ситуации и согласованной в 2004 г. концепции Генплана г. Иркутска.

На тот период рассматривался вариант удлинения и поворота ВПП на 33°, но при рассмотрении проекта концепции Главгосэкспертиза России дала заключение о невозможности принятия варианта реконструкции существующего аэропорта в период до 2020 г., т.к. это поставит под сомнение возможность реализации программы социального развития города, усугубит экологическую ситуацию на всей правобережной части Иркутска и создаст недопустимые условия проживания в этом районе. А предполагаемый «поворот» ВПП на 33° по отношению к существующей – это завуалированное решение, предполагающее в дальнейшем строительство на этом месте нового аэропорта со всеми старыми проблемами и огромными затратами.

По совокупности качеств приоритетной была признана площадка для строительства нового авиатранспортного узла в районе пади Ключевой.

Преимущества варианта «Ключевая»:

1. Географическое положение площадки таково, что аэропорт будет находиться в центре предполагаемых нагрузок формирующегося пассажиропотока: с запада – из городов Черемхово, Усолье-Сибирское, Ангарск; с востока – из Иркутска, Шелехова, а также из Усть-Ордынского Бурятского автономного округа. Организация автомобильного сообщения позволит обеспечить низкие цены на доставку пассажиров, которые незначительно превысят стоимость поездки в городском транспорте.

2. Метеорологические условия площадки позволяют обеспечить стабильную круглосуточную эксплуатацию аэропорта. По данным многолетних метеорологических наблюдений в различное время года, туманы в районе площадки «Ключевая» практически отсутствуют.

3. Близость развитой инженерной инфраструктуры (Транссибирской железнодорожной магистрали, автомобильной дороги общегосударственного значения Красноярск – Иркутск, ЛЭП-500) позволит снизить стоимость строительства и эксплуатации внешних коммуникаций, а также обеспечит возможность использования мощностей строительной индустрии городов юга Иркутской области и позволит достаточно оперативно решать вопросы обеспечения стройки стройматериалами и оборудованием.

4. Прогнозы ГОСНИ ГА и ТАСИС по структуре авиаперевозок Иркутского аэропорта предполагают возможность использования аэропорта для обслуживания грузовых перевозок по трансполярным трассам из Северной Америки в Юго-Восточную Азию. Это подразумевает строительство логистического центра на территории, смежной с площадкой аэропорта.

5. Существенным преимуществом площадки является близость расположения комплекса предприятий ОАО «Ангарская нефтехимическая компания», являющегося производителем авиационного топлива, и реальная возможность обеспечения им аэропорта по керосинопроводу протяженностью 24 км.

6. Размещение площадки в удалении от постоянных населенных пунктов позволяет сократить затраты на мероприятия по защите населения от вредных последствий функционирования аэропорта (шумового воздействия, эмиссии двигателей, СВЧ и т.д.).

7. Геологические условия площадки позволяют осуществлять производство работ, используя направленный взрыв, что сократит сроки строительства в два раза.

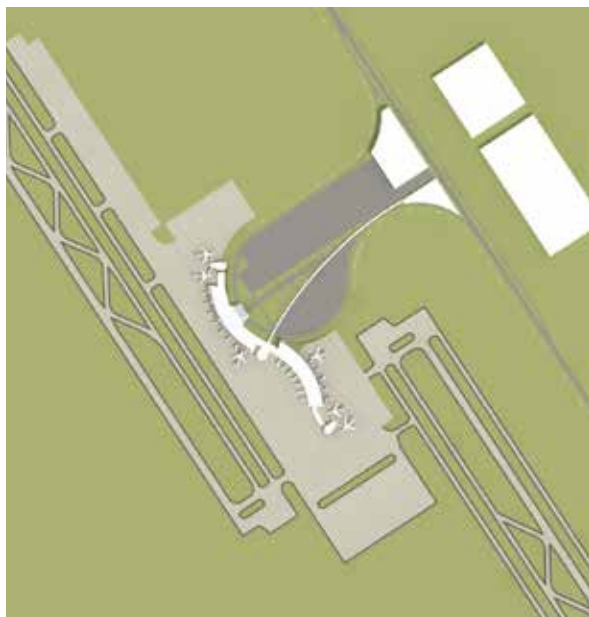
8. Площадка аэропорта расположена чрезвычайно удобно в рамках предполагаемой агломерации городов Иркутск, Ангарск, Шелехов, от которых находится на примерно равных расстояниях, как и от площадки, на которой предполагается возвести новый административно-деловой центр.

Аэропорт Иркутск-Новый
в п. Ключевая
Предпроектное
предложение

архитекторы
А. Макаров
В. Распутин
С. Александров
А. Сергеев
М. Мамонтова

при участии
В. Бызов
И. Билтуев





Площадка располагается в 36 км к западу от центра г. Иркутска и в 24 км к югу от центра г. Ангарска. Расстояние до ближайшей автодороги около пос. Савватеевка составляет 5 км, до ж/д станции Мегет и до окраины г. Иркутска – соответственно 20 и 24 км.

Схемой Генерального плана предусматривается строительство аэродрома класса «А» с ВПП длиной 4200 м, с сетью рулежных дорожек, пассажирским и грузовым перроном; объектов системы посадки, УВД и радионавигации; служебно-технической территории; аэровокзального комплекса; подъездной автодороги к аэропорту и дорог к обособленным участкам объектов инженерного обеспечения.

Расстояние до центра города Иркутска составит около 35 км; необходимо построить дополнительно 24 км автомобильной дороги.

Для варианта «Ключевая» необходимо строительство железнодорожной ветки протяженностью 30 км примыканием к станции Мегет.

Стоимость строительства нового аэропорта в ценах на VI квартал 2007 года – 23 153,7 млн. руб., в том числе аэродромного комплекса – 30 443,2 млн. руб.

При этом следует иметь в виду, что в расчетах предусмотрен наиболее высокий уровень технического оснащения аэропорта и обеспечения жилищным фондом, учреждениями культурно-бытового назначения, а также выполнение всех мероприятий экологического характера.

Навязчивая визуальность

Размышление о социальной ответственности рекламиста

текст
Андрей Шолохов

Реклама как явление современной культуры распространена так широко, что уже превратилась в фактор социокультурной действительности. С этих позиций мы в дальнейшем и будем ее рассматривать.

В теоретических исследованиях рекламы существуют пробелы, касающиеся как ее статуса в сфере коммуникации, так и понятийного аппарата для ее описания и дефиниции. Поэтому в дальнейшем будут акцентированы только самые необходимые аспекты ее функционирования.

В социокультурном контексте реклама – это оплаченная однонаправленная коммуникация с целью воздействия на адресата с нужным адресанту эффектом. Кроме того, «реклама является особым видом социальной коммуникации, осуществляемым посредством обмена действиями порождения и интерпретации специально созданных текстов и визуальных материалов»¹. Этих определений мы и будем в дальнейшем придерживаться.

Однонаправленность рекламы заключается в том, что, как правило, обратная связь между адресантом и адресатом слабая или отсутствует вообще. Естественно, что процесс рекламной коммуникации осуществляется между людьми, за которыми признается индивидуальная свобода воли. И если цель отправителя сообщения достаточно ясна – воздействие на потребителя в нужном направлении и с нужным эффектом, то с получателем не все так однозначно. С одной стороны, свобода воли получателя рекламного сообщения заключается в том, что он сам решает, получать его или нет. Но с другой – существуют такие технологии и виды рекламы, которые воздействуют на человека вопреки его волеизъявлению. Таким образом, эта реклама нарушает основной закон демократического социума – свободу воли.

По большому счету, преодоление свободы воли рекламополучателя и есть основная задача рекламоотправителя. Реклама выступает как институт вовсе не демократический, ее, скорее, можно назвать инструментом рыночного тоталитаризма. Безусловно, она является феноменом массовой культуры. Для реализации своей основной задачи реклама привлекает ресурсы искусства, дизайна, психологии, социологии и т.д., используя их каналы воздействия на человека. Взаимодействие этих ресурсов с каналом передачи рекламного сообщения обуславливает степень влияния, а значит, и эффективность коммуникативного акта.

Так называемая «транспортная реклама», на наш взгляд, является классическим примером технологии массивированного влияния. Автотранспорт, несущий на себе визуальное рекламное сообщение, вне нашей воли появляется в поле зрения, в то время как внимание зрителя направленно на что-то другое. Находясь на краю видимого поля, рекламное сообщение подобно пресловутому 25 кадру обращается напрямую к нашему подсознанию, закладывая в него нужные рекламодателю мотивационные стимулы. Конечно, оно имеет сходные с рекламой на билбордах законы восприятия и поэтому проектируется аналогично, но с ограничениями, обусловленными топологической сложностью рекламонесущей поверхности и законодательными рамками.

Движущаяся визуальная реклама во много раз эффективнее, чем стационарная, и привлекает гораздо больше внимания. К стоящему на месте, редко обновляемому рекламному щиту можно привыкнуть уже через неделю. А к движущемуся фургону, пикапу, автомобилю или пассажирскому транспорту, несущему на себе рекламный имидж, – практически невозможно. Непрерывная ротация транспортных средств и рекламной информации создает постоянный поток обновляющихся имиджей; в зависимости от времени года или суток визуальная рекламная информация воспринимается по-новому при каждой встрече потенциального потребителя «носителем рекламы». И этот калейдоскоп транслирует нужную создателю информацию в подсознание аудитории. Поэтому рекламу на транспорте следует отнести к наиболее агрессивному для адресатов и наиболее эффективному для адресантов способу рекламного воздействия.

Конечно, смешно призывать производителя рекламы к большей лояльности по отношению к аудитории или большей техничности исполнения. Но он, по крайней мере, должен знать, чем занимается, и сознавать меру своей социальной ответственности. Вкупе с социальными, национальными и политическими причинами реклама может стать одним из дестабилизирующих факторов социальной жизни. Недаром французский «маэстро мировой рекламы» Жак Сигел сказал: «Реклама давно уже не просто слово в торговле. Это слово в политике, слово в общественных отношениях, слово в морали»².

Чтобы избежать подобной ситуации, необходимо учитывать специфику как проектирования собственно рекламного сообще-

1. Ф.И. Шарков. Теория коммуникации. М., РИП-холдинг, 2006, с. 59.



ния, так и своеобразие коммуникативного канала, транслирующего его. Существуют особенности производства транспортной рекламы, на которые многие производители не обращают внимания. Так, реклама на бортах общественного транспорта имеет явное двухстадийное восприятие. Первая стадия – это восприятие рекламы на расстоянии (т.н. общее поле восприятия). И здесь, как мы уже говорили, организация рекламного сообщения практически аналогична рекламе на билбордах. Вторая стадия – когда пассажир подходит к автобусу или трамваю, чтобы войти. В этом случае в зону восприятия пассажира попадает часть транспортного средства, воспринимаемая с близкого расстояния (т.н. локальная зона восприятия). И если восприятие с большого расстояния рассчитано прежде всего на людей, передвигающихся в автомобилях, то более близкое восприятие должно быть рассчитано на пассажиров самого автобуса или троллейбуса. Хотя реклама на транспорте имеет так называемую «размытую» аудиторию, тем не менее, дифференциация социального статуса воспринимающих её все же существует. Автомобилисты и пассажиры общественного транспорта, как правило, относятся к разным социальным группам – соответственно, и проектирование рекламы должно вестись с учетом этой разницы, что бывает отнюдь не всегда.

Как пишет автор нескольких серьезных работ О. Савельева, «некоторая часть реципиентов рекламного воздействия не относится к потребителям рекламы, т.е. не принимается в расчет рекламистом при целеполагании и целеосуществлении, рекламист не рефлексирует их как часть управляемой подсистемы. Это предопределяет возможность негативных латентных следствий рекламного воздействия»³. Другими словами, те, для кого реклама не предназначена, могут воспринимать ее как раздражающий фактор. Современное российское общество достаточно жестко поделено на бедных и богатых. И реклама, бьющая мимо цели, воспринимается, как показывают социологические исследования, достаточно негативно. По данным официальных источников, уровень благосостояния за последнее время вырос, поэтому происходит миграция социальных групп из одной целевой аудитории в другую. При этой миграции социальный опыт аудитории не исчезает, отношение к источнику негативного восприятия во многом сохраняется. Создавая рекламу без учета этих миграций, рекламист рискует получить худший эффект, обращаясь к ранее негативно настроенной аудитории.

Рекламные фирмы, предлагая своим клиентам тот или иной рекламоноситель, говорят, насколько этот канал эффективен, но оставляют за кадром сложности, возникающие при эксплуатации его.

Приведем пример текста одной из рекламных фирм, взятого в Интернете: «Эта реклама (на транспорте. – Авт.) воздействует на самые различные слои населения. Градация уровней покупательной способности потенциальных потребителей рекламируемых товаров или услуг происходит очень просто. Потребители низкого и среднего достатка воспринимают рекламную информацию, расположенную в салонах троллейбусов и трамваев (а, как известно, человек проводит в транспорте в среднем четверть рабочего дня). Потребители с достатком выше среднего наблюдают рекламную информацию снаружи, пользуясь собственными транспортными средствами, но постоянно пересекаясь с городским транспортом в процессе движения. Автомобильные пробки, связанные с увеличением транспортного потока, очень способствуют эффективному восприятию рекламной информации владельцами автомобилей, терпеливо дожидаясь, когда крупногабаритный носитель рекламы освободит им дорогу»⁴.

Те, кто писали этот текст, видимо, предполагают, что люди, выйдя из общественного транспорта, сразу перестанут видеть то, что нарисовано на бортах автобуса или трамвая. Ну а то, что загоревшийся дорожный «крупногабаритный носитель рекламы» не может восприниматься позитивно, авторы текста как-то забыли. Не понимая или игнорируя разницу в восприятии рекламного образа разными группами населения, создатели рекламы провоцируют возникновение некоего очага раздражения в обществе. И это, на наш взгляд, пример социальной безответственности.

Реклама на транспорте не ограничивается только рекламой снаружи транспортного средства – пассажир общественного транспорта подвергается рекламному воздействию и внутри него. Листовки, реклама на поручнях, стойки с флай-картами, рекламные объявления по внутренней громкоговорящей связи, телевизионные экраны – весь поток информации обрушивается на пассажира.

Реклама буквально навязывается аудитории. Можно, конечно, отвернуться от экрана или листовки, но в том и фокус, что человек, изо дня в день пользующийся одним маршрутом, все равно прочтет или рассмотрит то, что расположено у него «под носом», а не слушать объявления вообще практически невозможно. Транслируемая информация в основном не рефлексивируется аудиторией, откладываясь в подсознание. Конечно, социальный состав пассажиров более однороден. Но когда количество рекламных воздействий превышает определенный порог, то ее нерелексируемое воздействие превращается в раздражающий фактор. Создатели рекламы на транспорте должны учитывать, что пассажиры находятся практически у них «в руках» и, соответственно, относиться к своей продукции с большей мерой ответственности, нежели создатели других видов рекламы. «Реклама – социальный феномен современного общества. Ее значимое «вторжение» в разнообразные сферы функционирования социума заставляет общество внимательно, даже пристрастно анализировать и оценивать этот феномен с точки зрения его влияния на приращение или ослабление социального целого, пытаться корректировать рекламный процесс в направлении большей приемлемости социальных результатов рекламного воздействия»⁵.

Эксперты едины во мнении: регулирование отрасли остается главной проблемой на рынке рекламы на транспорте. Долгое время размещение имиджей на бортах транспорта происходило согласно «Инструкции о размещении и распространении наружной рекламы на транспортных средствах» от 1998 года, которая существенно ограничивала размер рекламного образа на транспорте, а также запрещала размещение рекламы на заднем борту машин. В настоящий момент эта инструкция отменена, однако новые правила еще не выработаны. Не существует также регламентирующих документов относительно количества и качества рекламы внутри салонов общественного транспорта. И пассажиры автобусов, трамваев, троллейбусов подвергаются ничем не ограниченной навязчивой рекламной атаке.

Ежегодный рост спроса на транзитную рекламу – прямое свидетельство того, что все больше рекламодателей предпочитают задействовать эти каналы коммуникации как наиболее действенные. Так или иначе, нужное рекламодателю послание будет навязано адресату рекламы, потому что деться ему из салона просто некуда.

В результате проведенного в Москве исследования эффективности рекламы на транспорте были получены данные по СРТ (стоимости тысячи контактов). По данным «ЭСРАР – Аналитик», стоимость тысячи рекламных контактов (СРТ) в Москве составляет в среднем 14–15 руб. (для сравнения: щиты – 23–41 руб.⁶).

По мнению руководителя красноярской Мастерской транзитной рекламы «Вездеход» Екатерины Ганзиной, ситуация в процентном отношении СРТ различных носителей в Красноярске примерно такая же, как и в Москве. «Реклама на транспорте занимает в сегменте наружной рекламы порядка 10%. При этом наблюдается ежегодный прирост рынка на 25–30%. Такое увеличение доли связано с постоянно возрастающим интересом рекламодателей к рекламе на транспорте и пониманием ее эффективности», – говорит Екатерина Ганзина. За последние два года в Красноярске четко прослеживается тенденция к увеличению числа местных рекламодателей на транспорте. Сегодня 80% рекламы на бортах транспорта представляют местные компании – «Комтек», «Диксис», «Шериф», ТК «Эверест», ЦУМ, Торговый квартал «На Свободном», Россельхозбанк и др. Эффективность размещения рекламы на троллейбусах и трамваях подтверждают сами рекламодатели, регулярно продлевая срок размещения. Екатерина Ганзина отмечает: «В нашей практике довольно распространено сотрудничество с одной компанией на протяжении 2–3 лет»⁷.

Конечно, по некоторым позициям реклама в нашем городе только начинает развиваться. Например, недавно появились видеоэкраны, стойки с флай-картами. И, как показывает практика, все, что демонстрирует экономический эффект в бизнесе или рекламе в крупных городах, рано или поздно появляется и в Иркутске.

Поэтому в преддверии расширения этого сегмента рекламного рынка необходимо законодательное оформление правил размещения рекламы на общественном транспорте. Администрация получит возможность не только знать, что и сколько размещено в транспорте, но и предотвращать нарушения и тем самым защищать свой электротранспорт, а все игроки на этом рекламном поле будут играть по одинаковым правилам.

1. <http://gestalt.in.ua/reklama.php>.
2. <http://www.rim.zp.ua/offers>.
3. Савельева О.О. Социология рекламного воздействия. Авт. реф., дис. на соиск. уч. ст. доктор соц. наук, М. 2006.
4. <http://www.rim.zp.ua/offers>.
5. Савельева О.О. Социология рекламного воздействия. Авт. реф., дис. на соиск. уч. ст. доктор соц. наук, М. 2006.
6. Журнал «Высески», № 8, август 2007 г.
7. <http://www.transitrekla.ru/>



Старый Ангарский мост из истории строительства

Осенью 2007 года состоялось открытие нового, третьего моста, соединившего берега Ангары сразу за плотиной.

Сегодня, когда еще свежи впечатления от событий, связанных с его строительством и открытием, интересно и полезно вспомнить историю первого Ангарского моста. Вчитываясь в воспоминания современников строительства, мы можем определить и понять, что изменилось в Иркутске за 70 лет, а что стало особенностью города и менталитета его жителей. Можно увидеть, как изменились технологии строительства, как изменилось общество и рабочие отношения, можно сопоставить с сегодняшней практикой советскую традицию сдачи строительных объектов к важным политическим датам и связанное с ней постоянство «временных недоделок». Но все-таки важными являются те изменения, которые вносят мосты в жизнь расположенного на двух берегах Ангары города Иркутска и которыми он «сшивается» в единое целое.

Мы представляем читателю выдержки из воспоминаний главного инженера строительства первого ангарского моста Юрия Сергеевича Знаменского. Краеведы Валерия Либе и Сергей Медведев в 2001 году подготовили к печати его мемуары, которые были опубликованы отдельной статьей в журнале «Земля Иркутская», № 15.

Развертывание работ

В связи с начинавшимся в Иркутске строительством жилья и нескольких крупных общественных зданий, таких как цент-

ральная гостиница на ул. Ленина, чаепрессовочная фабрика и др., в 1930 г. была создана краевая организация «Востсибстрой-объединение» (ВССО, начальник тов. А.С.Андрейчик).

С весны 1931 г. стройобъединению было поручено руководство всеми вопросами, касающимися строительства моста. Что мост будет железобетонным, было уже известно, что несколько его речных опор будут на кессонах – тоже, но проект еще разрабатывался. По сообщению Московской проектной организации, ширина моста по первому варианту составляла 15,5 метра, что значительно шире понтона.

Забегая несколько вперед, следует сказать, что наличие кессонов и отсутствие у города специального оборудования для их опускания и соответствующих специалистов (мостовиков-практиков, кессонных рабочих) делало ясным, что городские организации одни такой мост построить не смогут. Для этого был заключен договор с Всесоюзным институтом оснований сооружений (ВИОС), группа которого проработала на стройке 2,5 года и заложила почти все речные опоры. В июне 1934 г. от ВИОСа стройку принял Мостотрест НКПС (начальник стройки тов. Николай Александрович Холин), который ее и закончил в 1936 году.

Возвращаясь к 1931 г., можно вспомнить, что лето этого года прошло в разных мелких подготовительно-организационных работах. Одновременно с участием проектной организации было произведено бурение для уточнения характера грунта оснований опор.

К осени 1931 г. для конкретного руководства подготовительными работами на площадке стройобъединение организовало Управление строительства Ангарского моста (УСАМ). Начальником УСАМА был назначен иркутянин – механик-практик С.А.Соловьев.

Краткое описание конструкции моста

Мост через Ангару является монолитной железобетонной конструкцией, состоящей в главной своей части из четырех арочных пролетов. Ширина моста между перилами Мостотрестом по его новому проекту доведена до 18 м вместо намечавшейся ранее – 15,5 м. Крайние пролеты (№№ 1 и 4) имеют размеры в свету по 70 м, средние (№№ 2 и 3) – по 80 м. Возвышение средних пролетов над водой дает возможность свободного прохода под мостом речных судов. В каждом пролете по две арки, соединенных железобетонными связями. Размеры каждой арки около пят – 2,40 х 2,50 м, в середине пролета – 1,40 х 2,50 м. Над арками – железобетонные рамы, перекрытые плитой проезжей части. Продольные уклоны моста – 3%, поперечные уклоны проезжей части – 1,5%.

Подходы к мосту сделаны из железобетонных эстакад с пролетами балок по 12 м. Железнодорожные пути перекрыты металлическими балками пролетами по 36 м. Подходы заканчиваются земляными съездами. Общая длина моста со съездами составляет 1 245 м.

Пролетные строения моста покоятся на 5 речных и 32 береговых опорах. По типу устройства оснований было 18 кессонов, 2 опускных колодца и 17 открытых котлованов. Наиболее интересным и трудным являлось сооружение речных опор, которое и будет описано ниже. Нумерация опор арочной части была такой: № 0 – левобережная опора (устой), №№ 1, 2 и 3 – собственно речные опоры (быки), № 4 – правобережный устой. Все они были заложены на кессонах, имевших такие же номера. Прежде чем говорить об опускании отдельных кессонов, надо немного сказать о самом кессоне.

Принцип опускания кессона

Чтобы уяснить себе, как работают в кессоне, возьмем стеклянный стакан, перевернем его вверх дном и опустим в воду. Вода лишь чуть-чуть зайдет в стакан, выше останется воздух. Если такой стакан сделать из железобетона и подвести к нему сжатый воздух, то в нем можно работать под водой, что и видно на данной ниже схеме опускания кессона.

В камере кессона рабочие подкапывают грунт под ножом равномерно по всему периметру, и все сооружение постепенно опускается в дно реки до нужной глубины, заданной по проекту. Одновременно над потолком кессона производится кладка (бетонирование) тела опоры моста с таким расчетом, чтобы верх кладки все время был выше поверхности воды. После окончания опускания камера и шахта заполняются бетоном. Металлические звенья шахты предварительно разбалчиваются и убираются.

Рабочие в камере все время (смена длится 4 часа) находятся под избыточным давлением воздуха. В наших условиях оно обычно не превышало 1,5 атмосферы, т.е. рабочие там были под абсолютным давлением в 2,5 атмосферы. Надо сказать, что когда находишься в кессоне, это не ощущается. Чувствуется только при входе в момент шлюзования усиливающееся до боли давление в ушах. Чтобы ее устранить, надо проглотить слюну, а еще лучше, зажавши нос, надуться так, чтобы «щелкнули» барабанные перепонки, – боль сразу проходит. И так несколько раз, так как вход длится 2–3 минуты. А вот выход продолжается минут 20, чтобы дать время выйти из организма попавшей туда за время нахождения под избыточным давлением части воздуха, иначе можно захворать кессонной болезнью. При выходе «отдуваться» не нужно, так как уши «работают» сами.

Об опускании отдельных кессонов арочной части моста

Кессон опоры № 0 левого берега готовился на месте опускания на невысоком насыпном островке. Ранней весной там было почти сухо, что дало возможность на подкладках собрать металлический нож кессона и начать его постройку. Несколько поднявшийся потом уровень воды был уже не опасен.

Кессон опоры № 4 правого берега опускался около самого берега.

Труднее обстояло с речными кессонами №№ 2 и 1 в местах быстрого течения. Эти кессоны строились не над местом опускания, а на специальных площадках (стапелях) значительно выше моста, на левом берегу, около железнодорожной станции.

Наружная дощатая обшивка каркасов этих кессонов делалась плотной, с проконопаткой, как у речных судов, чтобы эти кессоны могли плавать, как настоящие суда. Наиболее крупным был кессон средней речной опоры № 2. Его площадь, как помню, составляла 220 кв. м. Он имел заостренные носовую и кормовую части для лучшей обтекаемости. После того как кессон был готов, его сдвигали со стапеля в воду и начинали спуск к месту будущего опускания. Спуск производили на трех тросах. Два троса шли к лебедкам на правом и левом берегах, а третий – к бетонному мертвяку, специально сделанному для этой цели на острове, имевшемся почти по середине реки выше моста. Этот трос воспринимал на себя главную силу, а береговые служили для регулирования. После спуска на ось моста на проектное место откачивали просочившуюся воду и бетонировали кессон. Водонепроницаемая обшивка имела достаточную высоту, чтобы позволить кессону сесть на дно и начать кладку тела самой опоры моста. Дальше, после установки шлюзовых аппаратов, производилось опускание в грунт, как описывалось выше. Кессон № 1 опускался подобным же образом, только на год раньше. Он имел в плане форму прямоугольника, так как был меньших размеров.

Была весна 1934 года. Кессон № 2 столкнули со стапеля, и он начал свое плавание, удерживаемый тремя тросами. Река бушевала, не раз грозя сорвать кессон и сбросить его на понтон. Спуск продолжался около двух недель. Наконец кессон был доставлен на место, затоплен водой и опущен на дно. Предстояло нарастить его стенки и начать опускание.

В этот период мост приняла от ВИОС новая организация – Мостотрест НКПС (3). При приемке кессона было выявлено, что его бетонная кладка около брусьев каркаса недостаточно уплотнена – имеет щели, каверны, особенно в потолке кессона.

После того как были установлены кессонные аппараты (4 комплекта) и дан в кессон воздух, воду отжать воздухом не удалось. Воздух со свистом и шумом выходил через поры и щели. В конце июня решили поры забить опилками. Для этого несколько кубометров опилок было опущено внутрь кессона на воду, и был добавлен воздух. Силой сжатого воздуха опилки засасывало в щели потолка кессона. Но это «изобретение» явилось лишь полумерой. Воду после этого удалось отжать только сантиметром на 60 ниже потолка камеры, так как опилками забило одни мелкие щели, а более крупные остались и пропускали воздух.

Тогда решили забить щели паклей и промазать цементным раствором.

Но в кессоне было по грудь воды. Лезть в холодную ангарскую воду даже минут на 15–20 – значило наверняка получить воспаление легких. Водолазных костюмов тогда на стройке не было. Случайно на складе нашлось четыре противоипритных костюма. Десятник Ф.П. Саломатин и мастер М.Я. Прохоров первыми вызвались спуститься в воду. Саломатин с вечера надел костюм и попросил свою жену крепко зашить разрезы на груди, а утром промазал их суриком. Прохоров только полы рубахи затянул шнуром. С паклей и ведрами цементного раствора отважные кессонщики залезли в воду. По грудь в холодной воде, они заткнули самые большие щели и замазали их цементом. Но во время работы при движении вода все же проникала через костюмы. Особенно вымок Прохоров, и обим волей-неволей пришлось вылезть из кессона. Наружу они вышли синие и продрогшие и, если бы не разогрелись 200 граммами, возможно, заболели бы.

Так работать тоже было невозможно. Тут кто-то догадался предложить засыпать кессон песком через шахты, чтобы там стало мельче. Так и сделали. Больше 200 кубометров песка ушло на эту операцию. Однако песок лег горкой. Забивать щели и цементировать в центре было легко, но когда кессонщики доходили до периметра кессона, им все же приходилось работать почти по пояс в воде. И только после долгих усилий поры были, наконец, ликвидированы.

Теперь требовалось постепенно удалить паклю и заштукатурить всю поверхность камеры, особенно потолок, цементным раствором, с заделкой больших щелей бетоном. Эти работы были закончены только в августе. Кессон теперь хорошо держал воздух, и можно было приступить к его нормальному опусканию. Предварительно еще требовалось удалить из камеры нарочно засыпанный песок и разобрать деревянное днище. После этого нож кессона встал на грунт, и можно было приступить к копке грунта.

Узкие носы ледореза и кормы заставляли кессонщиков подлезать к ножам ползком и работать почти в лежачем положении. В углах носа и кормы всегда требовалось выбирать больше породы, чем в середине, чтобы не переломить кессон и иметь всегда в запасе сантиметров 20. Особенно трудно было подбирать носовую часть. Ангара то и дело подмывала грунт, и в кессон с шумом влетала вода. Не раз кессонщики, бросая основную работу, закидывали промоины мешками с песком, затыкали промежутки тряпками. Но над кессонщиками иногда висела также и другая угроза – затопление кессона. В то время Мостотрест еще не успел поставить свою электростанцию. Энергией пользовались от городской, а она работала с досадными перебоями. Совершенно неожиданно прекращала подачу энергии мосту, и сразу вставали компрессорные станции. Кессон погружался во тьму, подача воздуха прекращалась, и вода с шумом лезла из-под ножей. Рабочие по команде спешно вылезали наверх. Благодаря дисциплине никогда не было паники, и никто из кессонщиков не пострадал.

Но однажды кессон № 2 чуть было ни затопило не по вине электростанции. Об этом случае записан рассказ молодого кессонщика Степана Черенкова: «Наша бригада работала в кормовой части кессона. В носовой работала бригада старых кессонщиков Медведева. Я лежал под ножом в корме и выбирал грунт. Вдруг слышу в носовой части шум. Я вскочил и кинулся к носу, а там светло. В носу большая промоина, через которую хлещет вода, а с ней в кессон забивает и рыбу. Но нам было не до рыбы. Десятник Саломатин крикнул: «Давай мешки!» А они были всегда наготове. Вся наша молодежная бригада вместе с бригадиром Левкиным бросилась помогать бригаде Медведева. Около 70 мешков с грунтом мы кинули в промоину. Как кинешь мешок – а его воздухом сразу и прижмет. А бывало, что и не один мешок выдувало, или, как говорили кессонщики, отжимало воздухом в Ангарау за кессон, где и уносило его течением. Ведь давление воздуха доходило до 54 фунтов на квадратный дюйм (манометры тогда были в старых мерах: в переводе на метрические это будет 2,25 килограмма на каждый квадратный сантиметр), т.е. сила огромная. Через полчаса промоина была забита, но воды набралось чуть не по колено. Часа два отдували ее сжатым воздухом».

Такие случаи были возможны лишь в первый период углубления кессона, когда он проходил слой слабого песчаника, легко разбиравшегося лопатой, а следовательно, и размываемого водой. Ниже шли все более крепкие породы, с трудом разбиваемые ломом с кувалдой. На них и обосновывались опоры моста. Несколько раз проходили слои каменного угля. Один слой был толщиной сантиметров 50. Уголь из него красочно горел, и его использовали для топki своей котельной.

15 сентября 1934 г. было закончено опускание кессона № 2, и началась бетонировка его камеры. При этом жесткий бетон плотно подбивался под потолок, и все имевшиеся ранее дефекты потолка (даже если какая-нибудь щелка случайно осталась не заделанной) теряли свое значение, так как потолок включался в общий монолит опоры.

При опускании этого кессона всего работали шесть бригад с общим количеством около 160 человек рабочих. Кроме упомянутых выше десятника Саломатина и мастера Прохорова, работами руководил кессонный техник Г.Е. Шеметов.

Больше всего хлопот строителям доставил кессон опоры № 3. Это первая речная опора, считая от правого берега. Она была первой среди речных и по порядку работ. Опыта сооружения плавучих кессонов тогда у ВИОС еще не было, и кессон № 3 решили опустить с ряжа, как с искусственного островка. Работы по устройству ряжа начали после ледостава зимой 1931–1932 гг. Над местом будущей опоры во льду была пробита прорубь. В нее сдвинули несколько собранных рядом бревенчатых венцов ряжа. Потом, наращивая и загружая камнем, посадили ряж на дно реки. Верхние венцы были, конечно, все время выше уровня льда (воды).

После вскрытия реки для сообщения ряжа с правым берегом был устроен плавучий мостик. На ряже был собран каркас кессона № 3 из брусьев. Кессон предполагали сделать деревобетонным. Каркас был закончен к началу сентября 1932 г. Уровень воды в Ангарае к этому времени поднялся и продолжал подниматься. И вот 4 сентября 1932 года в районе городского Лисихинского лесозавода высокой водой сорвало с причала большой плот. Он приплыл к нам и налетел на ряж. Ряж устоял. Плот развернуло, и, двигаясь дальше, он снес соединительный мостик, а потом и часть понтона.

Прошло два дня. Уровень воды продолжал подниматься, и 6 сентября днем каркас кессона вместе с верхней частью ряжа сорвался с места и поплыл вниз по Ангарае под звук раздавшегося тревожного гудка котельной. Очевидно, удар плота 4 сентября не прошел для ряжа бесследно.

Кессон остановился на отмели километрах в семи ниже моста. Каркас был совершенно цел, и сначала было намерение подтянуть его обратно с помощью привлеченных пароходов. Бились долго, но ничего не получилось. Паводок стал спадать, и кессон еще крепче засел на отмели. Пришлось каркас его разобрать и по элементам доставить на стройку.

Эта авария на год задержала сооружение опоры № 3.

Для опускания кессона был построен специальный деревянный плавучий кран на двух баржах, и с него на цепях кессон опустили на место во второй половине 1933 года.

Главнейшие объемы работ

Основные объемы работ, выполненные при сооружении моста, по масштабам сегодняшнего дня не являются большими, но для того времени они были весьма значительны. При его постройке уложено в дело 45 тыс. куб. м бетона и железобетона. Чтобы наглядно представить себе объем материалов, ушедших на приготовление этого бетона (цемента, песка, гравия и щебня), нетрудно подсчитать, что если этими материалами засыпать площадь им. Кирова в Иркутске, то получился бы слой толщиной почти в четырехэтажный дом.

На армирование железобетонных конструкций, как уже говорилось выше, ушло около 2,5 тыс. тонн арматурного железа. На подмости, кружала и опалубку, а также другие сооружения истрачено 60 тыс. куб. м лесоматериалов.

Общая фактическая стоимость выполненных работ составила 43 млн. рублей – при сметной их стоимости 45 млн. рублей в ценах того времени.

Открытие движения по мосту

Строители давали обязательство пустить движение по мосту к XIX годовщине Октября, и оно было выполнено: 7 ноября 1936 г. праздничная демонстрация трудящихся Свердловского района прошла в город по готовому новому мосту. Официальное открытие моста состоялось на несколько дней позже. Оно было приурочено к началу работы в Иркутске III-го Краевого съезда Советов Восточной Сибири.

Начальником строительства тов. Н.А. Холиным на митинге был отдан рапорт делегатам, была разрезана лента – и делегаты съезда в полном составе торжественно прошли по мосту.

Вот уже более 40 лет (в наши дни 65 лет. – В.Л. и С.М.) служит Иркутску и всей стране наш красавец железобетонный мост, памятник двух первых пятилеток. Он будет исправно служить людям и в будущем.

Об одной недоделке

Эта недоделка не касается конструкции моста, но весьма существенно влияет на его внешний вид. Дело в том, что по проекту архитектора Ангарского моста И.А. Француза на двух береговых опорах арочной части были предусмотрена установка групповых скульптурных композиций с фигурами борцов за власть Советов в Сибири. Железобетонные постаменты, сооруженные специально для них, стоят по концам моста и по сей день. За прошедшие полвека город так и не украсил мост скульптурными изображениями, так и остался мост незаконченным. Как красивая картина художника, выставленная без полагающейся рамы, мост потерял значительную часть своей красоты...

«Пешеходный мост
через Иркут в Шаманке»
Фото Ольги Богдановой
и Максима Перетяжко с
конкурса «Один день»





Непарадное открытие

Если верить иркутской печати, только в течение октября мост должны были открывать, по крайней мере, три раза. В торжественной церемонии предусматривалось и разрезание ленточки, и разбивание шампанского об одну из опор, и присутствие государственных лиц. С ранней весны чуть ли не в каждом выпуске местных газет сообщалось, сколько средств освоено, на сколько процентов уменьшится транспортный поток на старом мосту и плотине. Власти уверяли, что введение нового моста кардинально решит чуть ли не все транспортные проблемы города. Но в течение лета и осени тон публикаций становился все более критичным. Нельзя назвать это изменение таким уж внезапным. Архитекторы, автодорожники и даже патрульные постовые предсказывали возникновение новых проблем после завершения «иркутского долгостроя». Говорили, что из-за неготовности развязок на обоих берегах возникнут пробки почище нынешних, что не вредно было бы расчистить территорию от частных домовладений еще до того, как началось строительство... Но то были, как уверяли официальные источники, злопыхатели, критиканы и пессимисты.

И вот, как казалось, все сомнения будут, наконец, развеяны. И не кому-нибудь, а первому вице-премьеру Сергею Иванову пред-

назначили почетную миссию перерезания пресловутой ленточки. Бесстрастные телекамеры зафиксировали резкую реплику вице-преьера (правда, не попавшую в новости и на газетные страницы): «У меня нет привычки принимать незавершенные объекты!». В более нейтральной версии это выглядело как указание на неминуемое появление пробок при шестиполосном движении по мосту и двухполосном – на подъездах к нему. Наверняка у Сергея Иванова не было времени подробно вникать в детали проекта и ход строительства. Слабые места способов решения транспортной проблемы в Иркутске видны даже постороннему для города человеку. Мост сам по себе – без соответствующей инфраструктуры, системного подхода к обустройству города, учета не только проблем строителей и дорожников, но и горожан – мало чего стоит. В общем, хотели получить развязку, а получили еще один гордиев узел. Только разрубить его одним ударом вряд ли получится.

Открытие все-таки состоялось, но совсем не так, как предусматривалось официальным протоколом. По ночам на новом мосту оживление: «продвинутые» иркутяне приезжают сюда на машинах, останавливаются на мосту и любуются городом. Можете проверить – красиво. Но в этом ли смысл его строительства?

текст
Марина Ткачева

Гараж как архитектурный объект

Б.А. Хадеев «Архитектура объектов хранения и обслуживания автомобилей». Издательство Иркутского государственного технического университета, Иркутск, 2006

Борис Хадеев известен архитектурной общественности Иркутска как мастер промышленной архитектуры. Созданные по его проектам цеха алюминиевых заводов в Шелехове и Братске, объекты энергетики в Иркутске, цеха завода в Новосибирске рядовые жители этих городов чаще видят издали. Далеко не каждый может оценить вблизи монументальность и впечатляющую мощь, четкую ритмическую организацию и строгую функциональность этих зданий. Однако специалистам хорошо известны работы Хадеева как образцовые примеры архитектурной организации крупных производственных комплексов. Творческий человек проявляет себя во всем. Весной этого года в Галерее Дома художника в Иркутске прошла выставка картин Бориса Хадеева («Проект Байкал», № 13). Для большинства его коллег – так же как и для художественной общественности города – яркие и самобытные живописные работы мастера архитектуры стали настоящим открытием.

Оставив работу в проектно-институте «Иркутский Промстройпроект», где Борис Алексеевич проработал многие годы, он занялся преподавательской деятельностью. Сейчас Борис Алексеевич занимает должность доцента кафедры архитектурного проектирования в Иркутском государственном техническом университете.

Недавно в издательстве Технического университета вышла из печати книга Бориса Хадеева «Архитектура объектов хранения и обслуживания автомобилей».

Книга начиналась как учебное пособие для студентов по проектированию гаражей и станций технического обслуживания автомобилей, но подобранный материал и авторская трактовка этого типа архитектурных объектов переросли границы методических рекомендаций и завершились полноценным теоретическим трудом, который будет полезен и студенту-архитектору, и имеющему опыт практику.

Книга состоит из предисловия и трех частей.

Первая часть посвящена гаражам. Восемь глав этой части освещают существующие планировочные схемы и объемно-пространственные решения гаражей. Большой акцент автор делает на градостроительном значении при создании новых гаражей, этому посвящены главы «Размещение гаражей в городе» и «Градостроительный аспект». Большой фактический

материал о разных гаражах в разных странах с указанием особенностей того или иного объекта интересен сам по себе. Он раскрывает панораму достижений проектировщиков при создании этого типа сооружений. Но особенно ценно, что вслед за этим автор помещает требования существующих российских СНиПов, которые применяются при строительстве гаражей. Это позволяет российскому читателю сразу видеть как отличия, так и общие стороны при строительстве гаражей в нашей стране и за рубежом. Понимая нужды проектировщиков, автор также приводит самые последние данные о физических параметрах новых, самых распространенных марок машин – «тайот», «рено», «фордов» – и дополняет это нормативными требованиями к разворотам, парковкам, подъездам.

Вторая часть книги охватывает вопросы и проблемы проектирования станций технического обслуживания автомобилей (СТОА). Начиная эту часть с изложения функциональных схем производственных процессов, выполняемых на СТОА, автор затем переходит к конструктивным решениям помещений и существующим типам станций обслуживания.

Третья часть излагает особенности проектирования автозаправочных станций. И эта часть также содержит сведения как о российских системах и технологиях при заправке автомобилей, так и приводит сведения о зарубежном оборудовании, поступающем в нашу страну. Важно, что автор и здесь делает обзор требований российских СНиПов при строительстве автозаправочных станций. Но, безусловно, архитектор не может ограничиться только функциональными схемами и технологией. Параграф «Поиски новой пластики» знакомит нас с новейшими подходами к архитектурному облику автозаправочных станций.

Отдельно хочется сказать о предисловии ко всей книге. Здесь, в самом начале, автор сразу определяет свою творческую позицию. Он понимает современный автомобиль не только как утилитарное средство перемещения, но как символ современной эпохи, одно из важнейших достижений цивилизации. Недаром первое, с чего начинает автор в своем предисловии, это вопрос о дизайне автомобиля как факторе национального престижа.

Написанная интересно и компетентно, книга Бориса Хадеева существенно дополняет московские и петербургские справочники по транспортному строительству более раннего времени и во многом вполне может заменить их на столе современного проектировщика.

текст
Андрей Ляпин

Б.А. Хадеев
АРХИТЕКТУРА ОБЪЕКТОВ ХРАНЕНИЯ
И ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ



Иркутск - 2006



동라면사립

동라면사립

Возвращение реки

История о том, как в Сеуле уступили дорогу речке

Малые реки в мегаполисах имеют, как правило, тяжелую судьбу. Вспомним Сарафановку в Ленинском районе Иркутска или Неглинку в Москве. Но и тяжелая судьба имеет шансы на happy end, или, вернее, не «энд», а напротив – начало и вторую жизнь. При доброй воле муниципалитета все возможно, говорит корейская история малой речки Чонг Ги Чон.

Впервые амбициозный проект возрождения реки мы увидели на Конгрессе в Стамбуле в июле 2005 года. Реконструкцию Чонг Ги Чон планировали провести с июля 2003 по сентябрь 2005 г. Из 12-полосной магистрали решили изъять 4 полосы и вернуть на место речку. Интересно, что в результате положение с пробками не усугубилось.

Чонг Ги Чон

Последние 600 лет река Чонг Ги Чон – в буквальном переводе «чистая пойменная вода» – являлась центром городской среды в Сеуле. Она протекала в направлении запад-восток через Сеул, соединяла юг и север города и впадала в главную реку столицы – Хан. Когда-то Чонг Ги Чон была рекой, которую жители использовали для своей повседневной жизни. Рост населения, увеличение количества отходов, сливаемых на территории, прилегающие к речке, и интенсификация дорожного движения привели к тому, что в конце 1950-х река была «закрыта». Скоростная дорога Чонгги, пересекающая центр и окружающий его густонаселенный коммерческий район, была крайне необходима для развития города после Корейской войны (1950–1953 гг.) и способствовала его индустриализации и модернизации. Эта дорога и заместила постепенно реку.

Между прошлым и будущим

Сеул был перестроен в самое кратчайшее время, рекордное за всю послевоенную мировую историю. Однако процесс развития ослабил индивидуальность и своеобразие города. Основные экономические инфраструктуры были перенесены на юг реки Хан с целью сохранения того, что осталось от древнего города. Как таковой, исторический центр Сеула последние тридцать лет качественно не развивался.

Новая парадигма

Столица Кореи вместе со своей центральной частью, пережившая десятилетия упадка, требовала значительных реформ. Приступая к процессу восстановления деградировавшего ландшафта, город столкнулся с проблемой выбора между традицией и будущим. Правительству пришлось принимать решение, опираясь на участие и согласие со стороны подавляющего большинства населения. Проведя много времени в обсуждениях и подготовке, городские власти в итоге решили снести скоростную дорогу над Чонг Ги Чон, чтобы восстановить эту реку. Это был самый эффективный способ восстановления экологической структуры города.

Назад в будущее

Реконструкция Чонг Ги Чон – только начало в череде множества предпринимаемых мер. В результате проекта восстановления речки центр Сеула возродился как экологи-



текст и фото
Елена Григорьева

Новый исток



От истока поток водопадом спускается с уровня магистрали на уровень русла реки

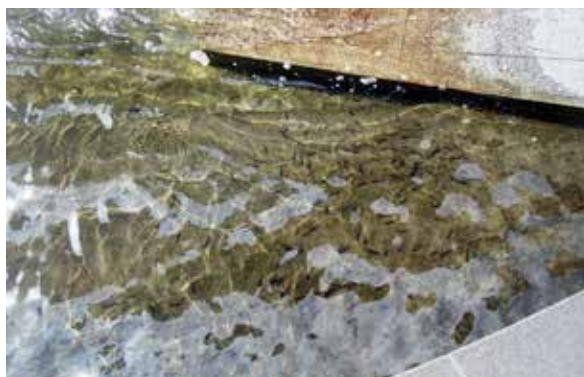
чески чистый район. Дно было тщательно драгировано, а на бывших мостовых вдоль обоих берегов Чонг Ги Чона прогулочные дорожки были украшены деревьями и растениями. Естественно, этот ручей сразу стал излюбленным местом горожан. Экологическое пространство, которое возникло в результате реконструкции, должно пройти несколько стадий корректировки путем экологической трансформации и эволюции. Восстановленная река Чонг Ги Чон будет влиять на реконструкцию окружающих территорий, на управление коммерческими районами. Общественность старается, создав новое подходящее береговое пространство, оптимизировать использование преобразившейся среды. Сеульское правительство обеспечивает административную поддержку для наиболее плавной адаптации. Проект будет продолжаться даже после завершения реконструкции, будет подхвачен новым поколением, оживит новые районы. Благодаря этой работе имидж центра мегаполиса с населением более 12 миллионов кардинально изменился, Сеул вернул себе неповторимость и, в надежде возродить свою забытую историю, возрождается как город с благоприятными экологическими условиями.



Нравится и детям

...и рыбкам

...и полевым цветам





Велосипеды – дело прошлого или будущего?

Немцы любят свои автомобили. Во многих домах они практически являются членами семьи. Их содержат в чистоте и роскоши, за ними тщательно ухаживают. Существует несколько клубов для автомобилистов, которые насчитывают миллионы членов. И есть автобаны, где легковым автомобилям разрешено «летать» без ограничений в скорости. Здесь ездит более 46,5 миллиона «фольксвагенов», «опелей», «мерседесов», «тойот», «пежо» – правда, когда у них есть возможность ехать, поскольку часто им приходится стоять в пробках, особенно, когда их владельцы едут на работу и обратно либо в выходные и праздники. Тогда отдельные пробки достигают в длину 30–40 километров, и сообщения о них по радио длятся дольше, чем новости со всего мира.

Но 82,3 миллиона жителей Германии имеют наряду с 46,5 миллиона автомобилей также 73 миллиона велосипедов (велосипедов на десять процентов больше, чем в 2000 году). С семидесятых годов многие немцы по-новому открывают для себя велосипед. Они используют его по причинам экологическим, финансовым или ради здорового образа жизни. Езда на велосипеде не загрязняет воздух вредными веществами и не производит шума.

При помощи «Плана для велосипедного транспорта на 2000–2012 гг.» правительство хочет укрепить велосипедный транспорт в Германии и создать в обществе более благоприятный климат для езды на велосипеде. Это относится к вопросам безопасности движения (которому, например, обучают в детских садах и школах), градостроительства и туризма.

Велосипедный транспорт прежде всего выгоден в городах и деревнях. Эксперты считают, что в городах велосипедисту и автомобилисту для преодоления расстояния в пять километров – а это каждая вторая поездка – требуется одинаковое время. При соответствующих предпосылках велосипед может быть настоящей альтернативой машине. На велосипеде можно поехать как на работу, так и за покупками.

К предпосылкам, которые повышают участие велосипедов во внутригородском движении, относятся специальные «надежные» улицы и дороги, которыми могут пользоваться



Бранденбургские ворота – ADFC
Фото Габи Бангель

текст
Штефан Рихтер

Дорожный указатель для велосипедных дорожек на реке Рейн
Фото Штефан Рихтер

исключительно велосипедисты. Так называемые велосипедные дорожки – особые дорожки, выделенные на тротуаре, – имеют ширину минимум 1,50 м, выделены цветом или линиями. Кроме того, велосипедные полосы проходят непосредственно по краю проезжей части. Каждый год на строительство и содержание велосипедных дорожек и полос выделяется до 100 миллионов евро, что составляет примерно 2% инвестиций в дорожное строительство в целом. Однако этого недостаточно. Многие велосипедные дорожки находятся в плохом состоянии. У городов и деревень чаще всего не хватает денег, чтобы обновлять уже существующие велосипедные дорожки и создавать новые.

В Берлине 10% всех поездок совершаются на велосипеде, к 2010 г. это число возрастет до 15%. Чтобы облегчить переход с частного автомобиля на велосипед, пассажирам разрешено перевозить свои велосипеды в метро и пригородных поездах. Рядом со многими вокзалами имеется специальное оборудование, к которому можно прикрепить свой велосипед. На территории Северного Рейна-Вестфалии должны оборудовать 100 велосипедных центров при железнодорожных вокзалах. Летом 2007 года открылся новый центр в Дуйсбурге. Он оснащен информационным бюро и даже небольшой ремонтной мастерской. 450 велосипедов находятся здесь под надежной охраной с 5.30 до 22 часов. Место на стоянке за один день стоит 70 центов, а за месяц – 7 евро.

Раз в два года проводится соревнование, где выбирается город с самыми благоприятными условиями для велосипедистов. И каждый раз побеждает Мюнстер (Северный Рейн-Вестфалия). В этом городе на вокзале находится огромная многоярусная стоянка для нескольких тысяч велосипедов, и для них же оборудована небольшая мойка.

Сейчас в Германии велосипеды занимают 10% всего дорожного движения (в Дании – 16%, в Нидерландах – 27%). Ежегодно немцы проезжают на велосипедах около 30 миллиардов километров.

Кстати, в прошлом году у меня была самая необычная командировка на велосипеде. Чтобы сделать большой репортаж, я проехал – не являясь спортсменом – от Северного моря до города Базель (Швейцария), то есть от севера Германии до ее южных границ, ровно 858 километров за девять дней. Эта поездка доставила мне большое удовольствие.

Самая большая многоярусная стоянка на 3300 велосипедов в Мюнстере. Открыта ежедневно с 5.30 до 23 часов
Фото Штефан Рихтер



Паровозы, пароходы и старые трамваи

Исторический транспорт в системе туристической деятельности городов и регионов

текст
Андрей Ляпин

фото
Андрей Ляпин
Алексей Чертилов

Небольшой курортный городок Обервизенталь в Рудных горах Саксонии. Это один из старейших центров лыжного спорта Германии. Именно здесь в 1911 году был проведен первый немецкий чемпионат по лыжам. Мягкие очертания гор, чистый воздух, великолепные лыжные трассы привлекают сюда зимой тысячи отдыхающих и спортсменов. Летом Обервизенталь становится центром семейного и оздоровительного туризма.

Тихий, уютный город сегодня живет за счёт туризма. Не один десяток гостиниц и пансионатов расположился на склонах горы Фихтельберг, а большая часть из 3 600 жителей Обервизенталья работает в сфере обслуживания туристов.

В этот город на границе Германии и Чехии можно добраться как на машине, так и на старинном поезде, который ведет настоящий паровоз. Старая железная дорога с колеями в 1000 мм продолжает успешно работать и сегодня, перевозя до 5 000 туристов в день.

Железная дорога была построена здесь в 1897 году, чтобы соединить небольшие городки в глубине Рудных гор с главными центрами Саксонии – Дрезденом, Лейпцигом, Хемницем. На этой дороге в те годы не было много пассажиров и большого грузопотока. Характер окраинных перевозок не потребовал срочной модернизации и перехода на электричество в 1960-е годы. И то, что в 70-е считалось отсталой техникой, доживающей свой век, в 90-е годы стало памятником национальной истории и привлекательным туристическим аттракционом. Сегодня Обервизенталь гордится старой железной дорогой не меньше, чем системой великолепных трасс для беговых лыж, трамплинами для прыжков или подъемниками для горнолыжников.

Каково функциональное назначение старой железной дороги сегодня?

Перевозки туристов и не срочных, тяжелых грузов. С помощью этой дороги туристы могут добраться из городов долины Эльбы до этого лыжного курорта.

Сеть современных железных дорог со стандартной колеи позволяет быстро достичь Рудных гор хоть из Берлина, хоть из Эрфурта. На станции Аннаберг-Бухгольц туристы переса-

живаются на поезд с паровозом – и через час неторопливого, «старомодного» путешествия они уже в Обервизентале.

Так старая дорога заняла свое современное «историческое» место в системе туристической деятельности Саксонии и прилегающего региона.

Всего сегодня по всей Германии более 50 музейных железных дорог, крупных обществ любителей железнодорожной истории и клубов старой железнодорожной техники. Признанным центром железнодорожной истории является Музей железнодорожного транспорта в Нюрнберге. В коллекции этого музея десятки единиц оригинальной исторической железнодорожной техники: паровозы, вагоны, дрезины и даже трамваи. Особое значение Нюрнберга как центра немецкой железнодорожной истории объясняется также тем, что именно здесь была построена в 1835 году первая в Германии железная дорога. Это была линия между Нюрнбергом и небольшим городком Фюрт к западу от города.

В 1985 году, к 150-летию юбилею первой немецкой железной дороги, участок исторической линии между этими городами был воссоздан. Причем создателям музейной железной дороги пришлось воссоздавать заново и железнодорожный путь, и историческое оборудование, и даже делать работающие копии железнодорожной техники. В отличие от Обервизенталья, здесь не оставалось ни станций, ни паровозов. Теперь музейная железная дорога Нюрнберг – Фюрт сама имеет свою музейную историю. За 20 лет работы здесь побывали сотни тысяч посетителей. В Баварии сложилась целая сеть музейных железных дорог, часть из которых соединяются между собой. Уже несколько лет существует – и успешно работает – кольцевой маршрут, связывающий несколько железнодорожных музеев Баварии с помощью исторических паровых поездов. Фестивали паровой техники, дни железной дороги, экскурсионные поезда с паровозами и вагонами в старом стиле стали заметным, ярким элементом туристической инфраструктуры региона – наравне с Баварским пивом и величественными вершинами Альп.

В последние годы особенно становится заметным, что количество музейных и туристических дорог увеличи-

Подготовка паровоза для туристического поезда в Обервизентале





«Старый» трамвай на улицах Сан-Франциско

ваются, что эти исторические железные дороги плотнее взаимодействуют с туристической отраслью и что от этого взаимодействия выигрывают как старые железные дороги, так и туристические предприятия. Старые железные дороги находят свою функциональную роль и экономическую нишу в большинстве туристических регионов Европы и США.

Иногда железнодорожные музеи и старые железные дороги сами являются достопримечательностью и привлекают туристов работающими паровозами и старыми железнодорожными сооружениями, иногда они берут на себя транспортные функции, доставляя туристов к более значимым туристическим достопримечательностям – природным объектам, курортным зонам, знаменитым памятникам архитектуры. В любом случае туристическая привлекательность города или региона только выигрывает от работающей исторической железной дороги с настоящим паровозом.

Хорошим примером прибыльного транспортного предприятия является туристическая железная дорога «Грейт Смоки Маунтинс» на юге Соединенных Штатов. Эта историческая железная дорога взяла на себя традиционную для железных дорог транспортную роль и доставляет туристов в очень популярный Национальный парк «Грейт Смоки Маунтинс».

Небольшая туристическая дорога в штате Северная Каролина длиной 53 мили (87 км), проходящая у подножия Аппалачского горного хребта, имеет два тоннеля, 25 мостов и проходит по очень живописному маршруту с разнообразными ландшафтами.

Построена эта дорога была в 1880 году как ветка от оживленной железнодорожной магистрали между Вирджинией и Южной Каролиной.

С момента строительства железная дорога старательно работала в этих глухих горных местах, перевозка пассажиров и грузы. Однако к концу 1970 годов коммерческая эксплуатация этой железной дороги потеряла смысл из-за возросшей конкуренции со стороны грузового автомобильного транспорта. В 1985 году грузовые перевозки на этом участке прекратились, и железная дорога остановилась. Однако живописность маршрута и большие потоки туристов, следующих в Национальный парк, спасли дорогу от разрушения. Правительство штата Северная Каролина выкупило эту железную дорогу у железнодорожной компании «Норфолк Саузерн» и стало постепенно преобразовывать её в туристическую.

Потребовались усилия многих людей и многих общественных организаций, которые работали вместе с 1988 года, чтобы создать лучшую туристическую железную дорогу возле Национального парка «Грейт Смоки Маунтинс». На нескольких железных дорогах по всей стране были закуплены локомотивы и вагоны в соответствии с замыслом. Были тщательно, исторически достоверно отреставрированы вокзалы и депо на конечных станциях – в Бризон Сити и Диллсборо. Тщательно просчитаны и подготовлены маршруты. Маршрут по речной долине Нантахала стал одним из наиболее живописных и ярких на Американском Юге. Туристические поезда в один момент стали модными. С конца 1990 годов более 200 тысяч человек ежегодно совершают экскурсии на туристических поездах железной дороги «Грейт Смоки Маунтинс».

В составе локомотивов этой дороги есть и старый паровоз, который наряду с дизельными локомотивами тянет поезда. Работающий паровоз в отличном состоянии придает дороге дополнительную живописность и занимательность. Но тем не менее эта железная дорога не является музейной, на ней нет музейной экспозиции, как нет и службы восстановления старой железнодорожной техники. Эта дорога сразу стала работать как коммерческое туристическое предприятие.

Специфика исторических туристических дорог такова, что им не требуются высокие скорости и минимизация затрат. Пассажиры, которые садятся в вагоны исторических железных дорог, хотя бы обратного – отвлекусь от ритма современной жизни, расслабиться в атмосфере истории, культуры, природы. Железная дорога «Грейт Смоки Маунтинс» выгодно использует свое географическое положение между урбанизированным поясом Атлантического побережья и миром первозданной дикой природы.

Туристическая железная дорога «Грейт Смоки Маунтинс» тщательно следит за ситуацией на рынке туристических услуг. На основе маркетинговых исследований создаются новые тематические туры, предлагаются новые маршруты и услуги, специально рассчитанные на определенные группы туристов. В зависимости от сезона и развития экономики в разных городах Атлантического побережья – Атланте, Нэшвилле, Ричмонде, Вашингтоне – проводятся целенаправленные рекламные кампании. Как потенциальные клиенты туристической дороги рассматриваются жители всех горо-



Прогулочный паром на озере Тахо в Калифорнии

дов в радиусе 500 километров. А это более 25 миллионов человек. В сезоне 2007 года железная дорога «Грейт Смоки Маунтинс» предлагает более десяти видов туристических поездок, включая детские туры, романтические туры, спортивные поездки со сплавом по горным рекам.

Глядя на общую панораму важнейших туристических регионов и городов, для которых туризм является важным элементом экономики, мы наблюдаем, что исторического транспорта появляется все больше. Количество музейных железных дорог с каждым годом увеличивается. Выходят на экскурсионные городские маршруты исторические трамваи и автобусы. Самый старый вид исторического транспорта – гужевой – давно завоевал себе место в туристических зонах большинства крупных городов. Конные коляски для туристов есть во всех мегаполисах и во множестве курортных городов. По своим формам и размерам конные экипажи для туристов могут быть весьма разнообразны – от небольших кэбов для двух персон до весьма внушительных повозок, в которые вмещаются 12–15 туристов. Такие фургоны запрягаются лошадьми-тяжеловозами, что не только развлекает туристов, но и позволяет сохранять историческим породам животных.

Иногда исторический транспорт становится настолько популярным и знаменитым, что превращается в туристический имидж, торговую туристическую марку города. Примером тому знаменитый кабельный трамвай в Сан-Франциско.

Более ста лет назад это был обычный городской транспорт в центре города. Но в Сан-Франциско все имеет специфику. Крутые холмы, на которых расположен исторический центр города, были не под силу обычным трамваям. Потому калифорнийские инженеры придумали особую конструкцию, которая затягивала трамвай на крутой склон с помощью металлического троса, расположенного под днищем трамвая. По современным меркам приспособление непростое, неуклюжее и достаточно трудоемкое. Тем более что между трамвайными путями нужен был еще специальный лоток для кабеля. Однако даже во время всеобщей технической модернизации в 1960 годы маршрут был оставлен как туристический. Сегодня каждый турист, приехавший в Сан-Франциско, стремится и прокатиться на кабельном трамвае и сфотографироваться на нем.

Для нас же интересны не только технические особенности трамвая и его исторический облик столетней давности. Для нас интересно его положение в транспортной структуре города. Анализ, проведенный с этой точки зрения, дает интереснейший результат: маршрут исторического трамвая находится в самом центре города – там, где больше всего туристов, и соединяет региональную линию метро с самым туристическим местом города – набережной залива. Здесь все буквально утыкано достопримечательностями национального уровня. Национальный Морской музей, старый Арсенал, преобразованный в рестораны, пирс, превращенный

в лежбище морских котиков, площадки уличного джаза, экскурсии в подводный ресторан и по проливу Золотые Ворота. То есть если бы на этом месте не было исторического трамвая, то понадобился бы обычный автобусный маршрут. Однако если за поездку на историческом кабельном трамвае берут 10 долларов, то на обычном автобусе можно взять только один. Экономическая выгода – убедительный довод для внимательного отношения к историческому транспорту. И дополнительный вывод из этого успешного опыта – для положительного экономического и социального эффекта исторический транспорт в туристических зонах городов должна планировать и организовывать единая команда, но из разных специалистов: городского планировщика, транспортного инженера, менеджера по туризму и историка старой техники или музейного работника.

Реки и озера не остались в стороне от увлечения старой техникой столетней давности. Озеро Леман – одно из самых крупных озер в Европе. Нам это озеро больше известно под названием Женевское озеро. Часть озера принадлежит Франции, другая половина – Швейцарии. На его берегах теснятся десятки больших и малых городов. Наиболее крупные города – это швейцарские Лозанна и Женева, знаменитые французские курорты Эвиан и Тонн существенно меньше по населению, но отнюдь не по туристическому значению.

Рядом Французские и Швейцарские Альпы, гора Монблан, горнолыжные курорты Шамони. Регион со столетней туристической традицией.

Между городами на побережье Лемана устроено водное сообщение. Небольшие паромы постройки 1920-х, 1930-х, 1950-х годов готовы переправить вас из французского Тонона в швейцарский Монтрё, из швейцарской Женева во французский Эвиан. Путешествие через озеро может занять 2–3 часа. На кораблях есть буфеты и рестораны, и водная прогулка может быть совмещена с обедом или романтическим ужином. Такие же исторические на вид корабли обслуживают туристические экскурсии вдоль побережья по всему озеру. Нужно ли здесь увеличение скоростей для этих старых судов? Есть ли необходимость менять их на современные и более скоростные? Ответ напрашивается сам собой. Эти старые корабли оптимальны для тех пассажиров, которых они перевозят. Эти паромы с трубами, из которых не всегда идет дым, стали привычными. Они часть этого богатого природой и историей альпийского озера.

На широких просторах американских рек и озер индустрия туристических плаваний существует уже давно.

Некоторые исторические корабли становятся знаменитыми на всю страну. Речные туристические круизы на колесном пароходе «Королева дельты» по Миссисипи или краткий трехчасовой круиз по реке Чене на «Дискавери» на Аляске – это два самых знаменитых туристических круиза из сотни существующих предложений.

Туристический регион озера Тахо в Северной Калифорнии считается одним из ведущих центров экологического туризма летом и горнолыжного спорта зимой.

На побережье озера нет крупных городов, но вокруг всего озера и в горах существует множество гостиниц, туристических баз, пансионатов. Ежегодно район озера Тахо, которое по размерам сравнимо с Баргузинским заливом Байкала, принимает более миллиона туристов в год. На самом озере несколько больших комфортабельных и очень исторических на вид пароходов постоянно совершают плавания вдоль побережья. Программа, предлагаемая туристам, состоит из тех же элементов, что и на Женевском озере, – экскурсия, обед или ужин на корабле, отдых на палубе, великолепные пейзажи по берегам.

На корабле можно провести корпоративную встречу, юбилейный банкет, свадьбу. В выигрыше от этих круизов как владельцы исторических пароходов, так и многочисленные туристы на берегах, которые любят этими колоритными судами и фотографировать их.

При всем разнообразии объектов и форм исторического транспорта в туристических зонах можно выявить обязательные общие условия, которые необходимы для появления и работы исторических поездов, пароходов и трамваев. Первое условие – это сложившийся постоянный туристический поток. Пусть небольшой, но первые туристы должны

уже как-то появиться и проявиться. Второе условие – это наличие энтузиастов и клубов старинной техники. Пусть у любителей исторических паровозов и пароходов еще не будет редких оригинальных экземпляров транспорта, пусть они еще не будут готовы работать в туристическом сервисе, но без них организация исторического транспорта либо невозможна, либо чрезвычайно дорога. Клубы любителей железных дорог, общества по истории плавания и навигации, ассоциации старого городского транспорта – словом, общественные организации по истории и сохранению техники, которые играют роль основы, – база, откуда можно набирать специалистов, куда можно обратиться за советом, где можно произвести ремонт и восстановить нужные детали. Такие клубы обязательно должны иметь свои собственные центры и ремонтные мастерские. Содержание подобных клубов и ремонтных мастерских как государственных учреждений очень дорого и неэффективно, а для туристических фирм просто невозможно. Потому существование подобных клубов как самостоятельных общественных организаций, способных осуществлять самостоятельную стратегию деятельности и тактику финансового выживания, – оптимальный путь развития систем исторического транспорта в туристических зонах.

Район Южного Байкала имеет хорошие предпосылки для дальнейшего развития исторического транспорта и его во-влечения в растущую туристическую отрасль региона. Поезд «Байкальский Круиз» демонстрирует тенденцию использовать историческое наследие Транссиба и Кругобайкальской железной дороги. Но параллельно этой тенденции есть необоснованное увлечение заменой старых транспортных систем новыми. Вместо того чтобы поддерживать и развивать исторические виды транспорта в туристических зонах, шаг за шагом совершенствовать сложившиеся

туристические маршруты и транспортные направления, выдвигаются предложения кардинально менять схему транспортных связей Южного Байкала. На Летней сессии Байкальского градостроительного университета 2004 года, посвященной развитию туризма на Байкале, было выдвинуто предложение устроить подвесную канатную дорогу между Листвянкой и портом Байкал.

Предполагалось, что туристическому развитию порта Байкал мешает его трехкилометровая оторванность от развивающейся Листвянки. И вместо того чтобы вдохнуть новую жизнь в сам порт Байкал, разместив там какой-либо важный и притягательный для туристов туристический объект – музей Байкальского плавания, Конгрессный центр, пансионаты для художников и фотографов, авторы, предлагающие канатную дорогу, смотрят лишь на техническую сторону модернизации, оставляя в стороне визуальное засорение ландшафта, сокращение рабочих мест для местных жителей на переправе и общую сегодняшнюю неприглядность порта Байкал.

Размышляя о развитии туризма на Южном Байкале, необходимо думать о дальнейшем совершенствовании транспортных связей. Каким должен быть транспорт туристической зоны Южного Байкала? Уместно ли будет смотреться среди Байкальских ландшафтов новейший транспорт, спроектированный для стремительных скоростей и сотен не смотрящих в окно пассажиров? Ландшафтная ситуация не даст ему развернуться во всю его мощь и выявить его лучшие достоинства.

Есть другой, не менее современный путь: тщательно продуманное комплексное развитие систем исторического транспорта, который поможет сохранить и усилить колорит Байкала и создать новые рабочие места для местных жителей в сфере малого и среднего бизнеса.

ПЕРСПЕКТИВА

АРХИТЕКТУРНОЕ БЮРО

Адрес: г.Иркутск ул.Тракторная д.14 офис 18.25
 arch2@inbox.ru
 тел./факс: (395-2)288-494

Архитектурное бюро «Перспектива», основанное в 2003 году, является проектной организацией, основной профиль которой – проектирование зданий общественного и жилого назначения, интерьеров, разработка градостроительных концепций жилых микрорайонов, в том числе коттеджных поселков и поселков с малоэтажной блокированной застройкой. Методика проектирования нацелена на создание комплексной эстетической архитектурной среды при сочетании функциональных задач и пространства. Образность и гармония композиции создается на основе профессионального опыта и постоянного творческого поиска.

Большой опыт руководителя Архитектурного бюро «Перспектива», высокий профессионализм главных специалистов, потенциал молодых архитекторов и дизайнеров позволяют мастерской поддерживать высокую планку качества работ и претворять в жизнь новые творческие идеи!

Группа жилых домов в п.Южный в г.Иркутске Проектирование: 2004-2006г.г.



Берлинский центральный железнодорожный вокзал – Лертер Банхоф

На историческом участке в районе Тиргартен, к западу от Гумбольдтхафен, был построен самый большой железнодорожный вокзал в Европе для поездов дальнего следования, регионального и местного назначения – новый Берлинский центральный вокзал. Здесь соединяются новая подземная северо-западная линия службы ИнтерСитиЭкспресс и линия запад-восток, пролегающая по извилистому железнодорожному пути. Кроме того, к этому вокзалу подходят пригородные пути обоих направлений и подземная линия, идущая с севера на юг.

Путь с севера на юг проходит в 15 м под землей в тоннеле, который также пролегает под рекой Шпрее и районом Тиргартен. Железнодорожный вокзал с восемью платформами для поездов дальнего следования, четырьмя платформами для транспорта регионального и дальнего назначения, а также новая станция для подземной линии U5, размещенная параллельно с восточной платформой, были реализованы на этой территории.

Линия, ведущая с востока на запад, поднята над землей на 10 м и соответствует предыдущему курсу железнодорожных путей. Все четыре пути для поездов дальнего следования и два пути для городских поездов проходят по четырем новым городским железнодорожным мостам.

Судя по подсчетам, до 2010 года ежегодный объем перевозок на дальние расстояния в Берлин и из Берлина

Берлинский центральный вокзал

ГМП – архитекторы: фон Геркан, Марг и Партнеры
Конкурс: 1993 г. – 1 место

Проект: Майнхард фон Геркан и Юрген Хиллмер

Архитекторы: Йенс Калькбрэннер, Манфред Штанек

Менеджеры проекта по железнодорожным путям дальнего следования: Ханс-Йоахим Глан, Клаус Хойер
Менеджер проекта по стеклянной кровле: Приска Маршнер

Менеджер проекта по строительным панелям: Приска Маршнер, Сюзанна Винтер

Проектная группа: Кристел Тимм-Шварц, Андреас Эбнер, Петра Каушус, Беттина Кройцбек, Михаэль

Шольц, Моника Салловски, Иван Иванов, Томоми Арай, Клаус-Дитер Шимпф, Ральф Пройс, Карл-

Хайнц Берендт, Маттиас Хольтшмидт, Дирк Титген, Рене Виганд, Силке Петри, Буркхард Пик, Бернд

Коттсипер, Хельга Раймунд, Кемаль Акай, Франк Анакер, Штефан Бот, Хеннинг Раске, Майнхард

Рудольф, Иванка Перкович, Антье Пфайфер, Вита Ремер, Майке Карлсен, Радмила Благовканин,

Амра Шернберг, Ахренд Буххольц-Бергер, Дирк Хюнербайн, Штефан Бахманн, Константин Думат, Ян

Коеттген, Карстен Фритше, Катрин Юнге, Гисберт фон Штюльпнагель, Сабинэ Грессель, Петер Карн,

Кристиан Кройслер, Вернер Шмидт, Лотар Шарпе, Хубертус Липер, Элизабет Миттельсдорф, Антье

Лукс, Ханс Мюнхальфен, Петер Крюгер, Клаус Йост, Гизела Кох, Себастьян Гайгер, Клаудиа Герн,

Вольфганг Хел, Маркус Сигель, Диана Куршайд, Сабан Язици, Риштерд Мак Диармада, Томас Вайзер,

Томас Новак, Алессандро Дальпиаз, Бригитте Кек, Имке Каст.

Проектирование сооружений: Шлайх Бергерманн и Партнеры; IVZ/Эмх+Бергер

Проект освещения: Петер Андрес + Концептлихт ГмбХ

Строительное оборудование: Бранди IGN

Заказчик: «Дойче Бан АГ» в лице ДБ «Проект Веркерсбау ГмбХ»

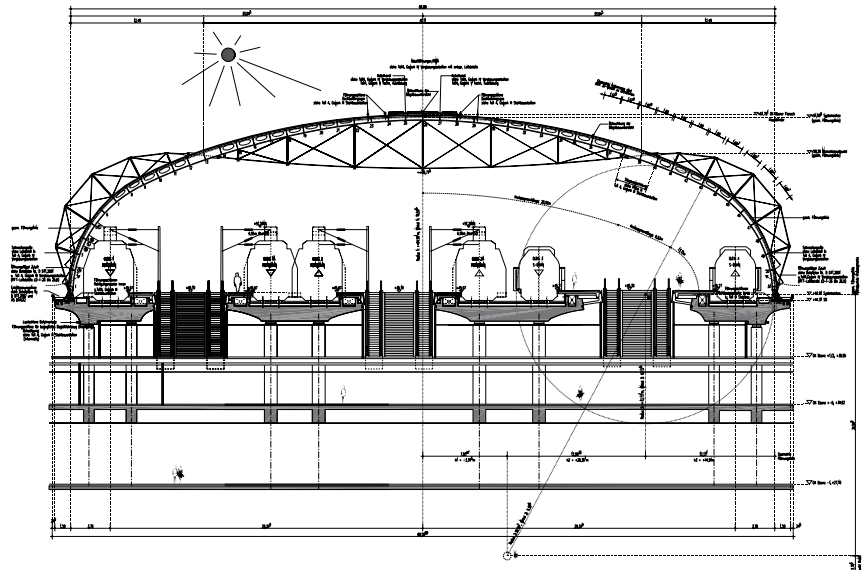
Период строительства: 1996–2006 гг.

Общая площадь помещений: 175 000 кв. м – 5 транспортных уровней

Площадь участка: 100 000 кв. м







увеличится примерно до 50 миллионов пассажиров. Региональный транспорт, включая перевозки на прилегающих к Берлину территориях, будет перевозить около 85 миллионов пассажиров. Транспортные инженеры предполагают, что Лертер Банхоф будет принимать 30 миллионов пассажиров в год и около 25 тысяч в день. Вокзал получает дополнительную значимость благодаря своей близости к правительственному району к югу от Шпребогена. Одновременно он будет обслуживать городской район Берлин-Моабит, примыкающий с севера.

фото
Маркус Бредт

Центральный архитектурный принцип Лертер Банхофа – четкий акцент на существующее направление железнодорожных путей в городской среде. Большие легкие стеклянные крыши и два перекрещивающихся офисных здания тракуют этот принцип с помощью архитектурных приемов.

Перевозки на железнодорожном вокзале организованы на трех уровнях:

Уровень -2: линии дальних направлений и региональные линии с севера на юг; подземная линия U5

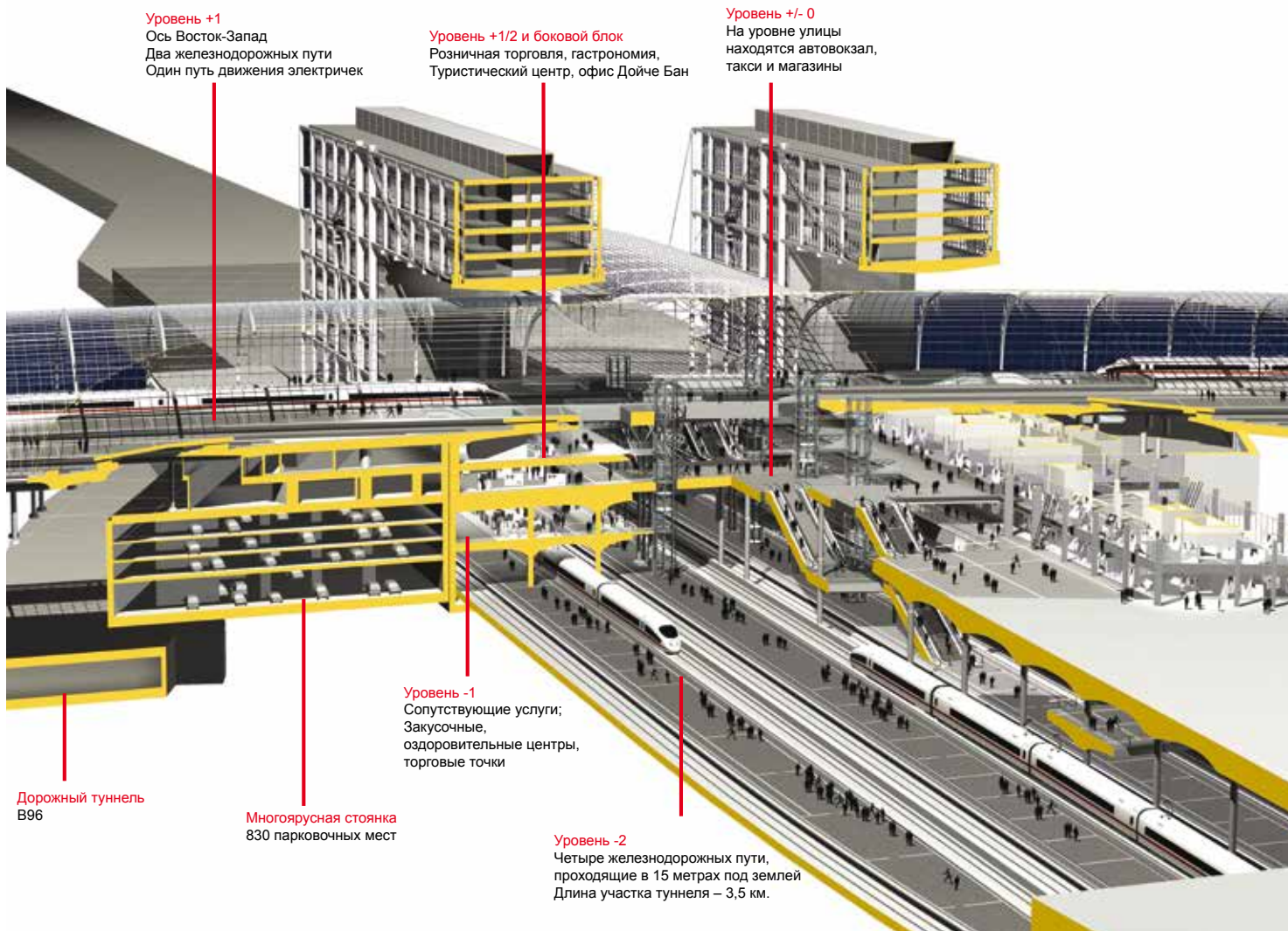
Уровень ±0: местный общественный транспорт; личный транспорт (подъездная дорога, кратковременная автомобильная стоянка); велосипеды и пешеходы; туристический транспорт (автобусы, пассажирский транспорт)

Уровень +1: линии дальних направлений и региональные линии на городских железнодорожных путях; городские железные дороги S3, S5, S6, S7 и S9.

Новый центральный вокзал имеет общую площадь помещений 175 000 кв. м, из которых около 15 000 кв. м предназначено для магазинов и пунктов питания, 50 000 кв. м служат офисным пространством в арочных зданиях, 5 500 кв. м используются для эксплуатационных железнодорожных целей, 21 000 кв. м отводится под основные потоки движения. Платформы занимают 32 000 кв. м, а гараж – 25 000 кв. м.

Остекленные залы

Зал платформы длиной 430 метров, ориентированный на восток-запад, покрыт большой легкой стеклянной крышей длиной 321 м. Она проходит под двумя так называемыми арочными зданиями, ориентация которых определяет расположение части вокзала с севера на юг, находящейся под землей в городской среде. В градостроительном и архитектурном аспекте арочные здания формируют единство со стеклянными залами железнодорожного вокзала. Зал шириной 45 м и длиной 159 м, идущий с севера на юг, расположен между этими зданиями и также покрыт изящной сводчатой стеклянной крышей. Зал как бы «приглашает» район Моабит, с одной стороны, и правительственный район – с другой, приобретая дополнительную функцию объединения правительственного района и городского квартала. Стеклянная крыша холла связана с боковыми арочными зданиями. Сводчатую стеклянную поверхность крыши поддерживают балки высотой 4,70 м с выпуклыми криволинейными поясами, опирающиеся на несущие конструкции арочных зданий.



Стеклянная конструкция кровли зала платформы, ориентированного с востока на запад

Надземные изогнутые городские железнодорожные мосты с шестью путями, между которыми расположены три платформы, идут в направлении с востока на запад. Они не имеют колонн и сооружены при помощи конструкции с тонкостенными железобетонными оболочками, которая расходит в трех направлениях.

Арочные фермы расположены на расстоянии от 1,50 м до 1,70 м в продольном направлении. Вместе с промежуточными продольными балками они практически образуют квадратные (или, соответственно, прямоугольные) сеточные модули. Каждый из модулей диагонально охвачен канатами и покрыт стеклом. Комбинация сводов, продольных балок и диагональных канатов образует структуру, похожую на оболочку.

Основная идея климатической концепции – воздухообмен посредством естественной вентиляции. Поддерживаемый изогнутой формой стеклянной крыши, подогретый воздух помещения поднимается вверх. Прохладный свежий воздух проникает в здание в районе карниза, в то время как теплый, использованный воздух выходит через верхнеподвесное окно в коньке крыши. В соответствии с концепцией «погодной оболочки», для конструкции кровли в восточно-западном направлении спроектировано одинарное остекление.

Для улучшения внутреннего климата в остеклении используется только стекло, предохраняющее от действия солнечного света. На участке угла самой эффективной инсоляции примерно 8,4% поверхности крыши

южной части покрыто фотоэлектрическими модулями, что обеспечивает дополнительное затемнение на территории платформы.

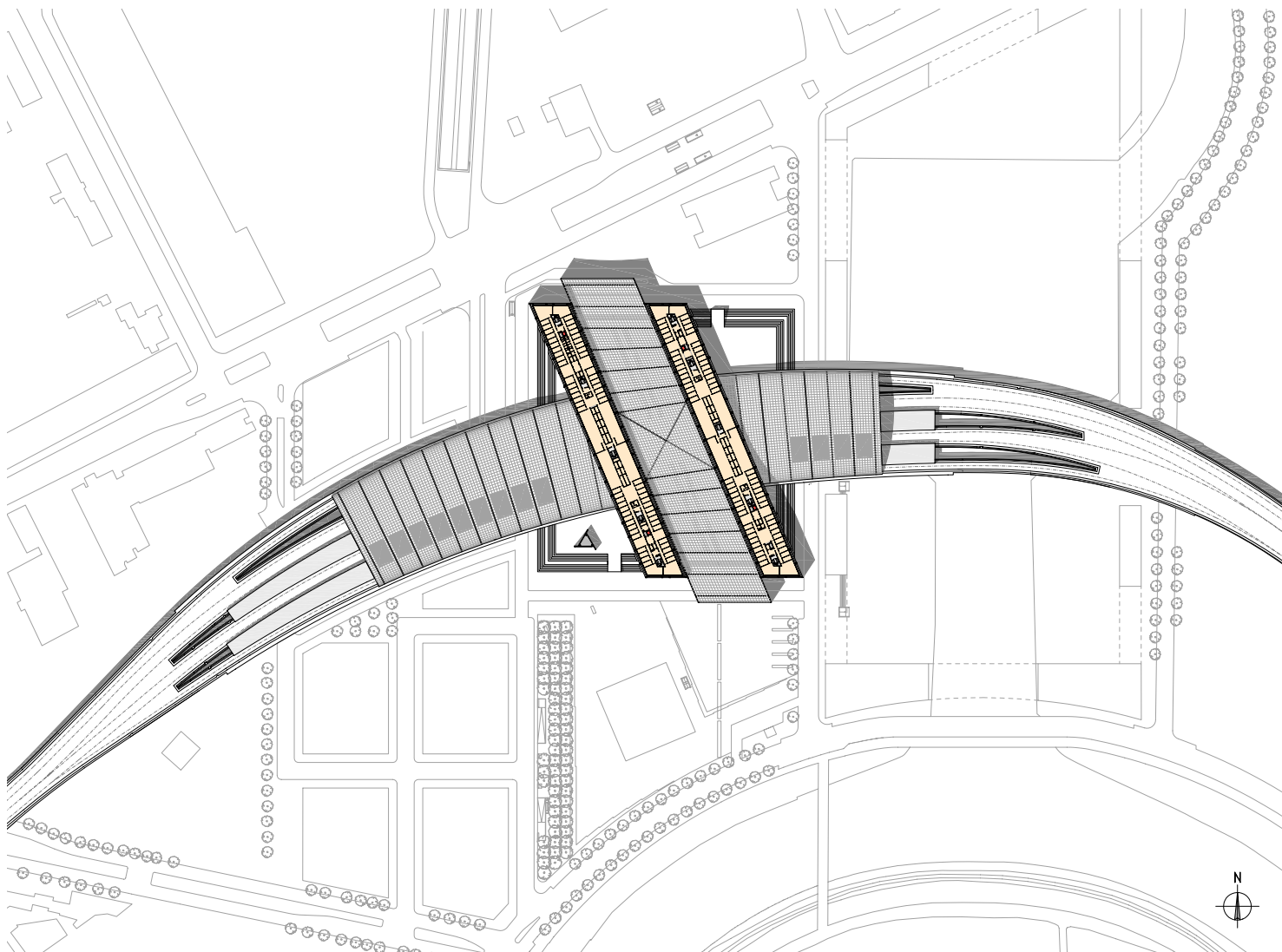
Зал платформы и цокольное здание

Крестообразный железнодорожный вокзал основывается на цоколе, который одновременно объединяет доминирующие диагональные балки. Прямоугольный цоколь имеет доступ со всех четырех сторон через лестничные соединения и создает открытые общественные пространства на высоте 4,43 м над землей, которые четко отделены от зоны основных потоков движения.

В градостроительном аспекте части здания, размещенные в цоколе, служат для интеграции крестообразного ансамбля холла с городским районом. В то же время возникает перспектива дальнейшего использования железнодорожного комплекса вокзала, давая новый толчок к развитию городского района в целом.

Функции сервиса и доставки осуществляются в цокольном элементе с восточной и западной сторон. Большие пространства под магазины реализованы на уровнях -1 и ±0 в западной части. Для специального использования железной дороги отведен мезонин на уровне -½. Контрольный пункт вокзала должен также находиться на этом уровне.

В центральной части крестообразных залов на всех уровнях в потолке имеются большие проемы. Они позволяют дневному свету проникать глубоко внутрь, доходя до платформ на подземных уровнях, одновременно обеспечивая прозрачность пространства и легкую ориентацию.



Наряду с несколькими лестницами шесть панорамных лифтов в виде отдельных конструкций из стекла и металла напрямую соединяют платформы на оси север-юг с уровнями платформ железнодорожной линии восток-запад.

В соответствии с концепцией основных потоков движения, услуги компании «Дойче Бан АГ» предоставляются на уровнях $+\frac{1}{2}$, ± 0 и -1 . Офисы этой компании находятся по бокам зала на оси север-юг.

Четыре платформы шириной 11,40 м каждая предназначены для транспорта дальнего следования и региональных поездов в направлении север-юг. Они расположены на уровне -2 , что на 15 м ниже уровня земли.

Арочные здания

Две балки высотой 46 м перекрывают железнодорожный путь с востока на запад, а решетчатая структура фасада отражает легковесность стеклянных залов вокзала. Поддерживающая стальная конструкция балок визуально расположена впереди уровня фасада, как следствие, определяя характер зала оси север-юг. Внешний фасад балок здания формирует архитектурное единство со всем залом, поскольку служит общей стеной на уровнях с ± 0 по $+4$.

На участке городского железнодорожного моста реализована консольная конструкция величиной более 87 м на уровнях от $+7$ до $+10$. Перераспределение нагрузки для мостового элемента осуществляется посредством наружной стальной рамы, проходящей через всю высоту моста и объединяющей внешние колонны и балки.

Доступ к вокзалу и балкам напрямую связан с окружающей городской средой. Главный доступ в арочные здания и входы в зал расположены на уровне ± 0 , то есть на уровне земли. Доступ в каждую из сторон проходит через передний двор на севере и юге.

Оба арочные здания разделены на две четко обозначенные функциональные зоны. Во-первых, сферы коммерции, относящиеся к железной дороге, пункты питания и услуги расположены на нижних уровнях ± 0 и $+\frac{1}{2}$ по причине потоков движения на уровне -1 . Для этого предназначен крытый стеклянный зал вокзала, из которого есть доступ ко всем этим пунктам.

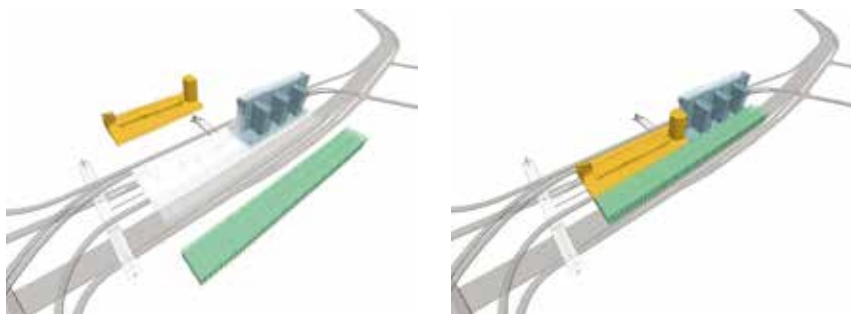
Девять из десяти этажей балочных зданий, расположенных сверху, предназначены для офисов. Фасадная решетка величиной 1,45 м позволяет гибко использовать планировку: возможны небольшие офисные единицы, а также их комбинация и офисные помещения с открытой планировкой. Соединение разных уровней через внутренние лестницы дает возможность в дальнейшем расширять отдельные офисы.

Берлинский центральный вокзал – самый большой вокзал в Европе, соединяющий в себе линии различных направлений, – будет служить важным транспортным центром в непосредственной близости от правительственного района и одновременно являться оживленным комплексом благодаря своим разноплановым функциям, в том числе коммерческим зонам и офисам, объединению различных условий окружающей городской среды.



Автовокзал в Москве

118



Руководитель мастерской С. Б. Киселев
 Главный архитектор В.С. Лабутин
 Главный инженер И.З. Шварцман
 Архитектор А.И. Добрев

Проектируемый автовокзал является составной частью многофункционального комплекса, в который кроме него входят:

- ритейлы и предприятия общественного питания в зоне автовокзала;
- автомобильные парковки автовокзала;
- перехватывающие автостоянки;
- мотель на 220 мест;
- офисный центр;
- автостоянки офисного центра.

Располагается на двух участках на расстоянии 250 м друг от друга.

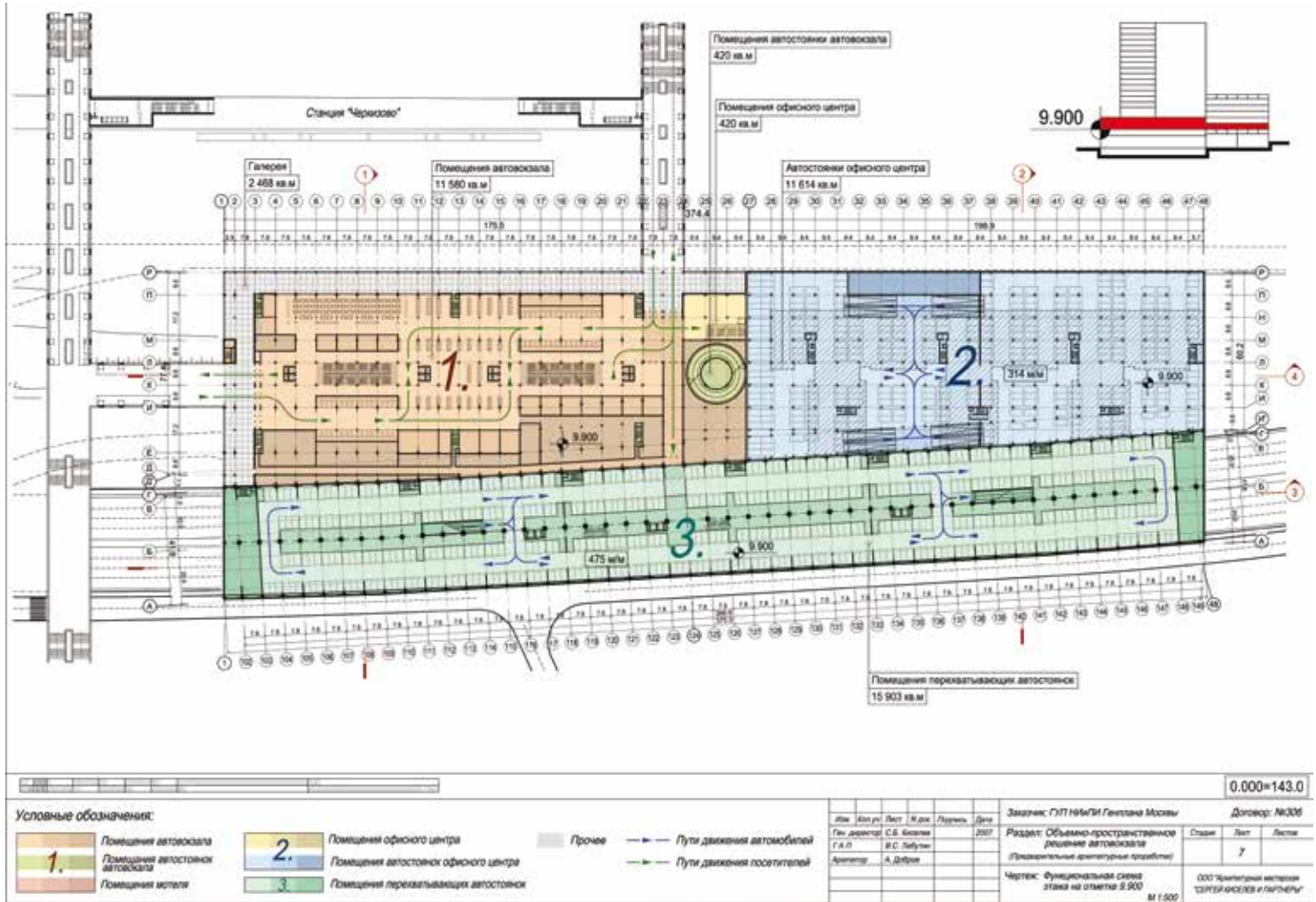
Основной объем комплекса, включающий в том числе и автовокзал, размещен между Окружным проездом МЖД и 4-м транспортным кольцом с использованием территории в красных линиях.

Второй участок, на котором находится стоянка автобусов, расположен с внешней стороны 4-го транспортного кольца вплотную к красным линиям. Оба участка расположены в непосредственной близости от станции метро «Черкизовская».

В основу объемно-планировочного решения комплекса легла идея наложения объема комплекса на фрагмент проектируемого 4-го кольца, которое композиционно становится одним из его составляющих элементов. Основной вертикальный модуль принят 6,6 м. Промежуточные этажи составляют 3,3 м. Высота перекрытия пространства над 4-м транспортным кольцом – в среднем 9,9 м.

Основной объем многофункционального комплекса условно делится на две составляющие: муниципальную и коммерческую.

Муниципальная составляющая кроме автовокзала включает в себя его парковки и перехватывающие автостоянки и мотель; коммерческую образует офисный центр с соответствующими автостоянками.



Композиционно комплекс решен в виде стилобата, на кровле которого расположены объемы верхнего павильона автовокзала, мотеля и офисного центра.

Силуэту комплекса придана динамика в северном направлении. Три объема связаны ломаной линией покрытия над протяженным основным объемом, «плавущие» над застроенной окружающей территории.

Автовокзал располагается в четырех уровнях, связанных вертикальными коммуникациями, проходящими на всю высоту основного блока. На 1-м и 4-м уровнях расположены пассажирские перроны автовокзала. 2-й уровень вмещает автостоянки автовокзала, имеющие связь посредством пандусов с нижним и верхним уровнями комплекса для загрузки во всех направлениях.

Пассажирские помещения автовокзала расположены на 3-м уровне, функционально связанном с прилегающей территорией двумя надземными переходами.

Перехватывающие парковки расположены над 4-м транспортным кольцом. Они представляют собой пятиуровневую этажерку вместимостью в 2250 машино-мест. Въезды и выезды организованы с отметки стилобата (4-го уровня), а загрузка паркинга – прямолинейными, последовательными рампами. Автовладельцы имеют возможность спуститься по эскалаторам, лестницам или на лифтах на нижнюю отметку перехватывающей автостоянки, с которой осуществляется транзитная связь через комплекс с городом и метро и другими видами общественного транспорта. Перехватывающая парковка может быть использована для обеспечения стадиона «Локомотив» во время проведения спортивных мероприятий, а также для обслуживания жителей прилегающих жилых массивов в ночное время.

С северной стороны непосредственно к перехватывающей автостоянке примыкает блок парковок офисного центра, расположенный в пяти уровнях. Его загрузка осуществляется через самостоятельные рампы с отметки земли и уровня сти-

лобата. Над автостоянками размещается 18-этажный офисный блок. Над въездной-выездной группой парковок автовокзала расположен полукруглый объем мотеля на 220 мест. Пути загрузки посетителей и служащих офисного центра и постояльцев мотеля совмещены и ведут с отметки 9,9 м через лифтово-эскалаторную группу на уровень стилобата.

На отметке стилобата предусмотрена возможность заезда пожарных машин с кольцевым объездом вокруг выступающих объемов сооружений.

Свободные площади на верхних отметках озеленяются.

Фасады многоэтажных объемов на стилобате имеют сплошное витражное остекление, ритм и цвет которого подчеркивают динамику всего комплекса.



Речной вокзал



Дипломный проект:
«Дизайн-проект Речного вокзала с разработкой прибрежного парка Глазковской стрелки в г. Иркутске»
Авторы проекта: студенты Давыдова Ю.В., Давыдов И.В.
Руководитель: доктор архитектуры профессор Большаков А.Г.

Глазковская стрелка – полуостров, образованный слиянием рек Иркутка и Ангары. Примерная площадь 80 га. На терри-

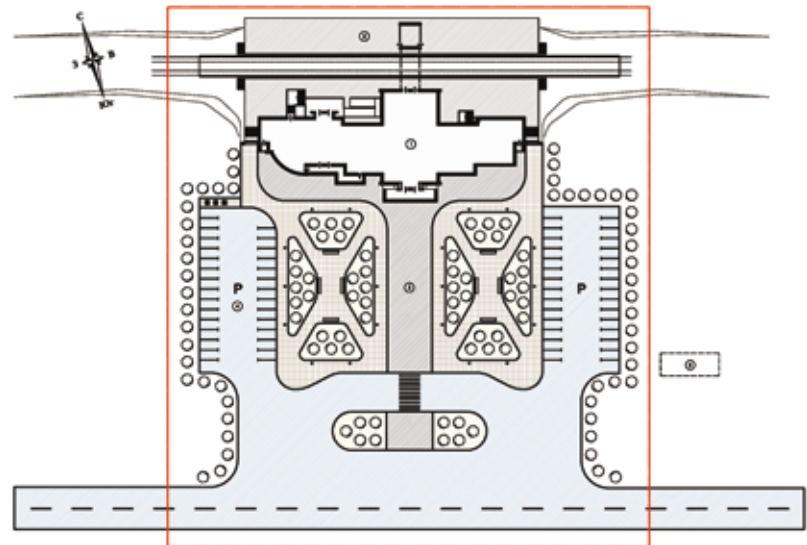
тории в настоящее время располагаются склады леса, электростанции, столовые, Иркутская РЭБ флота, вагонное депо станции Иркутск-Пассажирский, мебельная фабрика, промышленные склады. Ценной застройки нет. Жилой массив, в большинстве, представлен одно-, двухэтажными домами барачного типа.

За основу взята идея реабилитации прибрежной территории, которая имеет градостроительные и ланд-

шафтные предпосылки стать рекреационным парком городского значения.

Здание Речного вокзала, первого в Иркутске, – в центре градостроительной и смысловой композиции. Предпринята попытка грамотно и логично решить задачи рекультивации территории: полноценно задействованы рельеф, зеленые насаждения, водные поверхности, парковые сооружения.

Теплякова Ирина





Железнодорожный вокзал

Дипломный проект:
«Железнодорожный вокзал в
г. Байкальске»
Автор проекта:
Алексей Нечаев
Руководитель:
Хохрин Е.В.

Мотив, использованный
в абрисе планировок, нена-
вязчиво переходит на фаса-
ды. Что, в свою очередь,
отражается на объеме. Такой
прием позволяет сохранять
некую целостность обра-

за, не выходя за пределы
выбранной лексики.

Прозрачный навес над
железнодорожными путями
объединяет все сооруже-
ние как по функции, так и
по композиции в единый

объем. На фасадах, обращен-
ных в сторону города, чита-
ется нарушенная симметрия
– нюанс использован грамот-
но и аккуратно.

Теплякова Ирина





Многофункциональный торгово-развлекательный комплекс с жилыми апартаментами, аквапарком и открытой автостоянкой

122



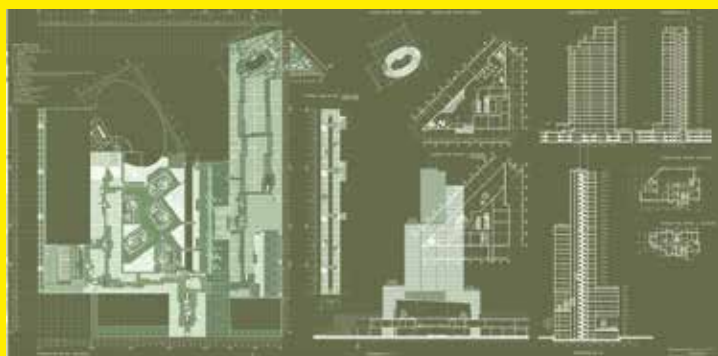
Дипломный проект Ульянова Н.А.
Руководитель Козлов В.В.
Консультанты Асадов А.Р.,
Вдовин Е.А.

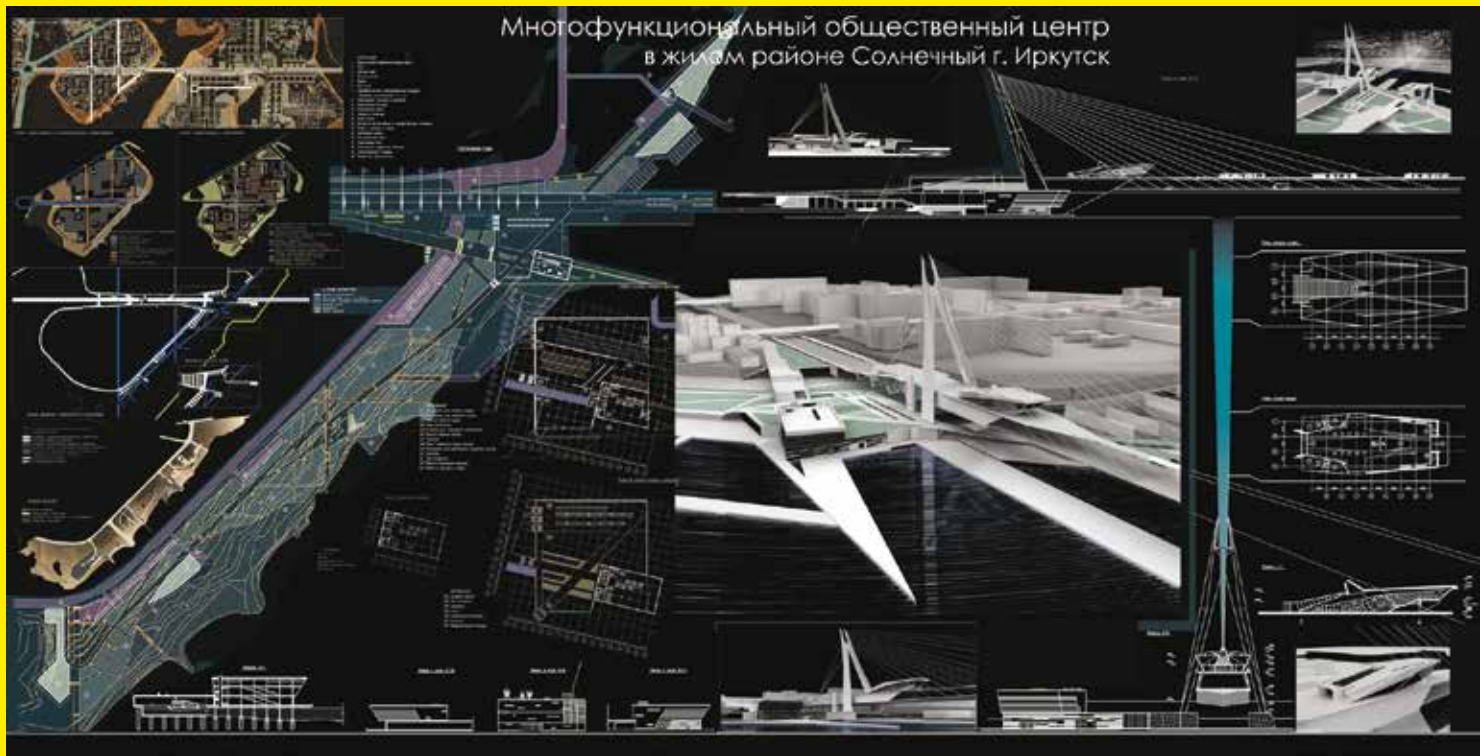
Реновация промзоны – тема, не потеряющая своей актуальности на ближайшие -дцать лет. Манипулировать назначением позволяет участок, расположенный в непосредственной близости к транспортной магистрали городского значения – ул. Республики. Набор предполагаемых функций вполне адекватен сегодняшней ситуации

в России: «хлеба и зрелищ». Т.е. торговля, обрастающая спутниками – офисы, экспо, развлечения, кино-центр, фуд-корт, рестораны, немного спорта плюс жилые апартаменты.

С одной стороны – похвальная попытка реанимировать запущенные территории, с другой – близорукая идея насыщать подобные объекты именно торговой функцией. Но если 9 из 10-ти перейдут за одну сторону прилавка, то кому будет адресован этот акт гуманизма, затянувшийся во времени?

Теплякова Ирина





Мост-музей

Дипломный проект «Многофункциональный общественный центр в жилом районе Солнечный г. Иркутска»
 Архитектор Сергей Колосовский
 Руководитель Александр Колесников

Дипломный проект «Мост-музей» поднимает градостроительную тему Байкальского луча. Идея одного из лучших иркутских градостроителей В. Воронежского (см. «Проект Байкал», № 1), замершая с развалом старой системы, – структура, развитие которой остановилось на жилом районе Солнечный. Замысел так хорош, что не может оставить равнодушным и нуждается в том, чтобы в него вдохнули жизнь XXI века.

Идея проекта, по словам автора, заключается в создании единого градостроительного узла, формирующего общественный центр городского значения.

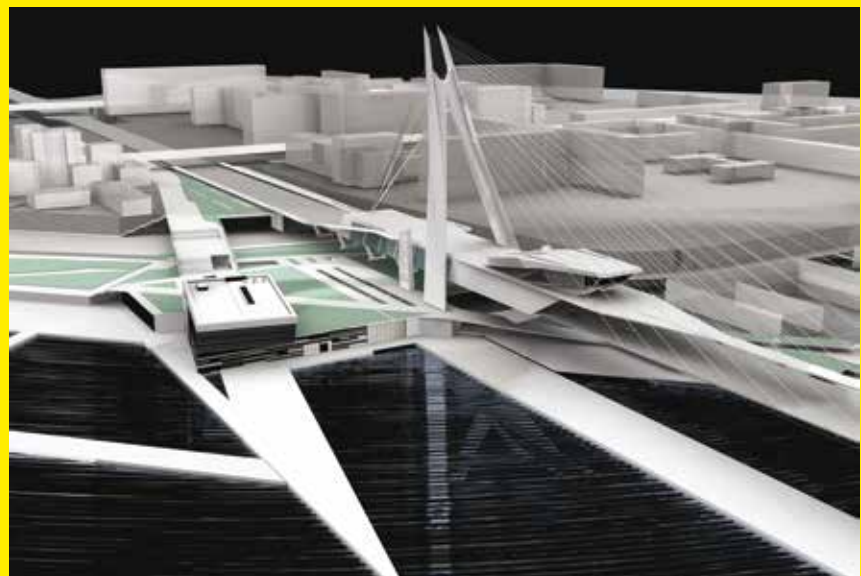
Проект включает в себя разработку транспортно-пешеходного моста и речного вокзала как некую открытую транзитно-информационную

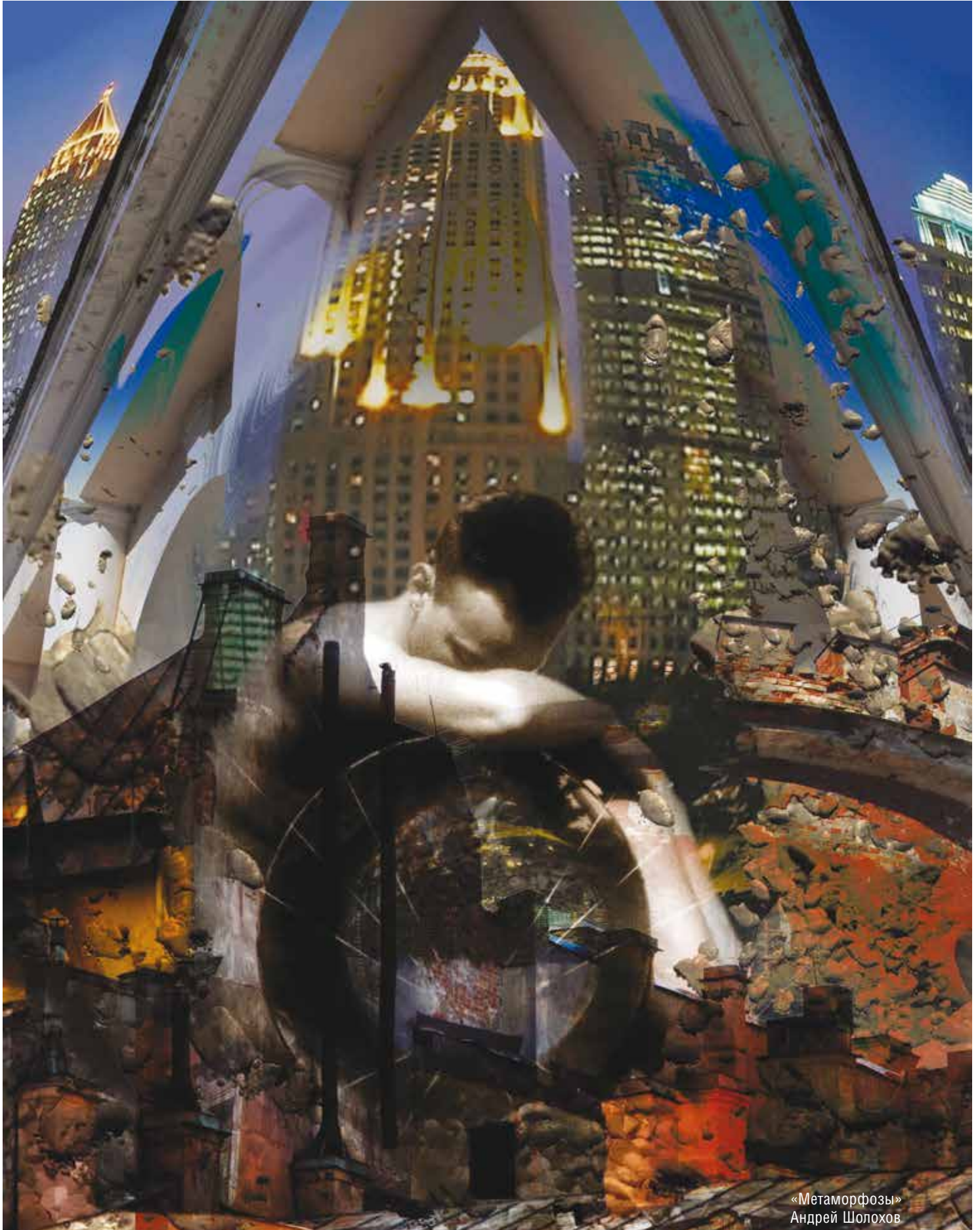
структуру, он также включает в себя и благоустройство набережной, которая предназначена не только для отдыха жителей района, но и для обслуживания туристов, отправляющихся на Байкал.

Комплекс не просто вписан в проектные градостроительные условия и природный ландшафт – он является органичным продолжением этого ландшафта как геологическое образование, агрессивным элементом которого является 90-метровый вантовый мост. Динамика композиции моста и нового общественного центра еще раз напоминает, куда должно быть устремлено будущее развитие города.

Разработчику дипломного проекта удалось осмыслить и трансформировать в архитектурные объемы уже существующее пространство, поймать его дыхание, ритм, почувствовать пульс окружающей жизни.

Наталья Носова





«Метаморфозы»
Андрей Шолохов

Introduction

Five major driving forces take architects into foreign markets. First are clients undertaking projects seeking services of foreign architects who have an internationally renowned design reputation or who are seeking the services for a specialized building type. The second are business decisions by clients facilitated by free trade agreements who then wish to take their established domestic client relationships with them into an international arena. Third are public agencies commissioning domestic architects for projects in foreign countries. Fourth are architects winning public and private design competitions in foreign countries. Fifth is the downturn in the domestic economy which results in architects turning to more successful national economies seeking project commissions in those countries.

In addition to economic forces, the technology utilized to provide architectural services is a driving force in the globalization process. Beginning in the early 1980's computer assisted drafting (CAD) programs radically changed the manner in which architects are educated, worked and played a significant role in greatly influencing and facilitating global practice. Today, emerging systems such as building information management (BIM) are now in the early stages of yet another major transformation of how architects will be working in relation to clients, product manufacturers and contractors, both domestically and internationally.

Changes in the governing rules and regulations of a number of domestic professional bodies have included the elimination of: a) mandatory fee schedules, b) prohibitions on advertising; and c) the offering of alternative types of professional services, i.e. design-build. New mandatory requirements for continuing professional education in order to maintain membership in a professional body, and increasingly to maintain a professional license to practice, are requiring architects to remain current with changing practices.

Increasingly, domestic regulatory bodies are coming to understand and embrace the need for reform in their rules and regulations related to the provision of cross-border professional architectural services.

In the process of expanding architectural practices into foreign markets, architects are experiencing a rapidly changing set of building and code standards related to environment and sustainability standards that are often far different than what exists in their home country.

The increase in the numbers of signed mutual recognition agreements between foreign architectural regulatory and professional bodies is beginning to show the first signs of facilitating increased global practice. Regional mutual recognition agreements effecting cross border architectural practice have been limited to just a few regions, North America, Europe and the Pacific Basin.

International Practice: Influences on Professional Practice

Any architect working outside their own country is required to make both a legal and a business decision with regard to engaging the regulatory regime in the host country. Is this form of practice likely to a one-time event or potentially the initiation of a long term project presence? If it is a one-time event then the most likely course of action will be to identify a competent local registered architect, negotiate, and sign a professional service contract with them, and have the local architect serve as the legal project architect of record. The contractual relationship defines their respective responsibilities with the local architect assuming official responsibility for codes of ethics, signing and stamping all of the building documents and assuring adherence to all applicable building codes and regulations. The local architect is also knowledgeable in the country's language, culture, construction bidding procedures and construction supervision methods. This approach avoids necessity of the foreign architects becoming registered in the host country. It is a common form of international practice.

Where such a process is applied there may be situations where the professional and regulatory bodies in the host country may have a legitimate concern that the domestic architect is fully engaged in the process and not merely serving as a "plan stamper" on behalf

of the foreign architect in order to get the project accepted and approved by local governing authorities. The adherence to well prepared and enforced professional codes of ethics is the responsibility of both parties to such a project.

If the foreign architect is making a business decision to maintain an ongoing professional business presence and practice in a foreign country in order to be the sole architect of record, then it is necessary for them to become legal registered in that country under the prevailing laws and regulations.

Recognizing that many of the most important clients are aggressively moving into a global market, increasing numbers of architectural firms are developing business plans that incorporate an international component. This is prevalent where such firms have developed a specialized niche market, i.e. hospitals and specialized medical facilities, high technology manufacturing facilities, shopping malls, luxury hotels and resorts, airport terminals, museums, high-rise office buildings, etc.

Technology plays a profound role in facilitating the continued expansion of international trade in architectural services. Four of the primary resources have been: a) the advent of the jet air travel beginning in the late 1950's; b) beginning in the 1960's the enhanced communication systems, beyond the telephone, represented by copying and facsimile machines, e-mail, video-conferencing, and the internet; c) beginning in the 1980's the availability and continued rapid evolution of the computer and the cellular phone as a basic technological resource of architectural practice; and d) beginning in the 1990's the availability of the digital camera.

A more recent development related to architects working abroad is that of off shoring and outsourcing. It is characterized by architects in developed countries sending project work on a contractual basis to a qualified source in a foreign country. It is being driven by an expanding global economy that is commissioning more building projects. In some countries it is reflective of a shortage of architects. It is made possible by advances in international communications and the availability of standardized architectural computer programs on a global basis. The outsourced locations are presently determined by a common language, a professionally educated labor force, and an established and stable base of the rule of law.

The International Union of Architects, partly in response to the General Agreement on Trade in Services, established a Commission on Professional Practice in 1994 and charged it with developing a first ever set of recommended international standards for professional practice. In 1999 the UIA General Assembly in Beijing, China unanimously adopted the UIA Accord on Recommended International Standards of Professionalism in Architectural Practice. They are available at www.aia.org/about_uia.

International Practice: Influences on Architectural Education

Many architects, together with their national professionalism and educational bodies, have embarked on a concerted effort in the last twenty years to expand the range of professional services offered by architects to clients. The traditional role and image of the architect as the designer of buildings has been expanded to include feasibility studies, post-occupancy evaluations, facilities management, etc. While not yet stressed in undergraduate architectural education, the accumulation of advanced professional business management skills, including those related to international business practice, continues to enhance and advance the expansion of professional services into the global marketplace. Within undergraduate and graduate programs in architectural education there remains a notable lack of educational offerings to prepare the graduates for the opportunities and realities of international practice. This element of an architects education remains almost exclusively an on-the-job learning experience.

Increasing public policy attention, legislation and regulation on the environment is resulting in an increased focus within architectural education that incorporates a focus on energy conservation, sustainability, and green building technology.

University schools of architecture, together with their national accrediting bodies, need to maintain an interest in the regulatory examination standards because those standards have a direct and significant bearing on what they will be expected to include in their curricula.

As countries enter the mutual recognition agreement process they will encounter the issue of whether they will have to establish a system to evaluate and accredit their schools of architecture to a minimum standard in order to have the degrees awarded to their graduates recognized in other countries. In view of the emerging generally accepted contents of mutual recognition agreements, deficiencies in domestic educational and regulatory standards will increasingly serve as barriers to participation on the bilateral and/or regional agreements governing the cross border provision of architectural registration.

The UIA Commission on Architectural Education prepared, and the 2003 UIA General Assembly adopted, the UNESCO-UIA Charter on Architectural Education. It is now being applied in the first instances of the accreditation of schools of architecture in countries not having a national system.

Beginning in 2005 an effort began to consider the creation of an international system among countries having established accreditation systems for schools of architecture to explore whether an international accord could be developed that would provide a vehicle for the inter-recognition of national architectural school accrediting systems.

An expanding requirement for the retention of a professional license is that of meeting new requirements and standards for continuing professional development. To ensure that their registered architects are keeping current with new developments, public regulatory bodies are now requiring architects applying to renew their existing license to provide documentation that they have met established minimal continuing education requirements in subject areas such as health, safety and public welfare. This development will have a bearing on foreign architects from countries not yet having such a requirement applying to renew their licenses in countries that do have such a requirement.

International Practice: Influences on Architectural Regulatory Bodies

The rules and procedures for architectural registration vary from country to country. There is no universal standard or system. There are four basic systems for granting licenses: a) by the national professional body; b) by the national public regulatory body; c) by the state public regulatory body; and d) by the national government ministry.

National regulatory bodies will continue to come under pressure from architects and their professional bodies to revise their laws and regulations to recognize and accommodate the realities of the changing global practice of architecture in order to have their constituencies remain competitive in the international marketplace.

Due to the internet, access to national information on architectural registration laws, regulations, procedures and the responsible national bodies has improved significantly. The primary reference source, the UIA-COAC International Practice Standards Data Base, is maintained by the Colegio de Arquitectos in Barcelona, Spain in collaboration with the International Union of Architects Profession Practice Commission. It contains information on the national licensing requirements and administering bodies in 119 countries. It can be reviewed at www.coac.net/international/praprof_w.htm

The UIA follows the work of the World Trade Organization's Working Party on Domestic Regulations. It has monitored and commented on the Working Party's documents related to the accounting profession and has participated in WTO organized programs related to professional regulation. The UIA Council approved in June 2006 the document "Draft Regulations on Domestic Regulation in the Architectural Sector". It is now in the process of securing commitments from UIA member sections to have them formally submit the document to their national WTO representatives and encouraging them to submit it to the WTO's Working Party.

In addition to the professional regulatory issues, an architect seeking to practice in another country may also encounter, depending on the country, difficulties in an array of other legal issues. Depending on the country the foreign architect may face difficulties in: a) securing a business visa; b) meeting custom regulations that restrict or inhibit bring architectural documents, materials and models into the country (although this situation has been largely changed by the development of the internet); c) establishing a business presence; d) restrictive practices on the movement of business earnings out of the country; e) discriminatory tax policies and regulations; and f) being required to be a citizen of the country in order to practice architecture.

Several subjects of concern emerged from the mutual recognition agreements that have been negotiated and signed to date:

a) the difficulty in attempting to define, measure and evaluate equivalences in education, university degrees and professional internship; b) determining the equivalent standing of the regulatory body issuing and renewing the professional license; and c) the equivalency of the registration examination. In the early instances of mutual recognition agreements an enormous amount of time and money was spent by the parties involved in addressing these three concerns. It was finally recognized that reaching an agreement based on precise equivalents was impossible. From this experience emerged an approach sometimes referred to as "the broadly experienced architect" which in principle recognizes that an architect with a university degree, an existing professional license, an accumulated body of professional experience between seven and ten years with responsible project control, and a record without any ethical or legal issues should be qualified for recognition under a mutual recognition agreement.

There is an increasing disparity between the reforms being seen in developed economies where the regulation of architectural practice is undergoing reform due to engagement with other countries and that of developing economies where little, if any, reform is taking place. As the process within the developed economies countries, it may be anticipated that the gap in architectural regulatory reform will become ever wider. The result may be expected to be that the developing economies will face a greater challenge is being able to meet the accepted standards being applied among the developed economies.

Model standards serve to aid in the further reform of architectural regulations. The only existing international recommended policy and guidelines for architectural regulatory standards are found in the 1999 UIA Accord on Recommended Standards for International Practice. These standards are advisory; the UIA has no power to require their adoption by member sections.

Russell V. Keune / Co-Director and Secretary, Professional Practice Commission International Union of Architects

Page 26

Who "owns" Berlin Central Station?

A statement on copyright for architects

Regardless if it is a railway station in Berlin, a huge market hall in Frankfurt or a school in Munich – the copyrights of architects are currently being discussed throughout the country. And if buildings and personalities are even involved the press happily jumps on it. In those cases or in this case there is no doubt that conflicts arising easily turn into a trial of strength between an "arbitrary building owner" and an "artistically orientated architect disregarding economical aspects". Here polemizing is by no means helpful and independent of the occurring dispute this only makes building owners on the one hand and architects on the other hand feel insecure.

Some architects believe of late that their architectural designs are automatically rule protected by copyright. On the other hand building owners suddenly fear that the long lasting contracts with architects are not knitted tightly enough in order to repel possible copyright claims of architects.

The current indignation about such conflicts cannot conceal that the legal position is still the same. Since 1965 the copyright act in Germany protects the works of architecture but this group does not include the vast majority of ordinary construction works of architects. Only those architectural or town-planning works which distinctly stand out from ordinary construction by their extraordinary design and creative performance are entitled to copyright protection.

Opposite to patented technical inventions which are protected visibly to everyone, there is unfortunately no list existing by which buildings could be measured by according to the demanded standards. Only the courts could distinctly ascertain the level needed for a copyright protection from case to case and this does not make the whole thing easier.

But if the building is an architectural creation and recognised by copyright, the architect may rely on the right of the protection of his intellectual property. In this case it is important to underline that two owners may claim their rights on one and the same building: A building owner possesses the building whereby the architect rules acts as the intellectual owner. These two claims could clash, e.g. when the factual owner intends to remodel the building but the intellectual owner insists on clinging to his work of design.

That is of course a case to get furious about, because the building obviously belongs to the owner and he is free to do with it

as he wishes. Once, a judge even decided that the architect had to tolerate the reconstruction of a flat roof into a gable roof because of soaking. He said in his sentence that it is at last the owner who has to withstand the rain in his building and not the architect. But the copyright naturally protects the legitimate interests of an architect on his intellectual property.

This is quite plausible in case of plagiarism supposing the time- and cost-consuming creation of an outstanding architectural design draft which would be freely applicable. Very soon there would be hardly any outstanding design draft because the effort would not at all pay off. The architect is interested in keeping his work unaltered. This refers to the fact that he should not be credited an intellectual performance that he has not provided, because in the least cases there is written in big letters on a building: "This changed reconstruction work has not been achieved by the initial architect". Since architects advertise by their performances only, it is essential to protect the legitimate interests as well.

Finally, the interest of the builder owner to utilize his property the way he likes and the interest of the architect on preserving his intellectual property should decisively be weighed out. Thus, numerous solutions are possible. It is left to both partners' creativity which measures should be taken to meet the interest of the building owner in economic respect and simultaneously also to remodel the original work in such a way that the intellectual property is not infringed. Exchange of opinions, moderation, mediation – ways are manifold. But going to court should certainly be avoided.

Tillman prinz.

Page 42

Plattenbauten – Häuser von gestern?

(Below is published Stefan Richter's article in its original German language)

Berlin wuchs in den vergangenen zehn, fünfzehn Jahren direkt in der Mitte der Stadt. Nach der Vereinigung der beiden deutschen Staaten BRD und DDR (1990) entstanden dort zahlreiche Prestigebauten. Darunter das Regierungsviertel, der Potsdamer Platz und der Hauptbahnhof. Über deren Qualität mögen Fachleute streiten, die meisten Berliner haben die Bauten akzeptiert. Die Bauwerke in der City, für mehrere Milliarden Euro errichtet, sind inzwischen zu neuen Wahrzeichen der 3,3 Millionen-Einwohner-Metropole geworden.

15 Kilometer entfernt, am östlichen Rand der Hauptstadt, vollzogen sich in derselben Zeit architektonisch und städtebaulich völlig andere Entwicklungen. Sie sind kaum weniger spannend, und ihr Ergebnis ist noch offen. Doch der Reihe nach.

In der DDR hatte jahrzehntelang ein gravierender Mangel an Wohnraum geherrscht. Exakt vor drei Jahrzehnten, im Jahr 1977, wurden unweit der Allee der Kosmonauten zwei Hochhäuser errichtet: mit 18 und 21 Etagen und allem Komfort. Diese Hochhäuser bildeten den Baubeginn für einen völlig neuen Bezirk: Berlin-Marzahn (jetzt Marzahn-Hellersdorf). Geplant waren anfangs 35.000 Wohnungen, dazu selbstverständlich Kindergärten, Schulen, Spielplätze, Geschäfte, Poliklinik, Post, Restaurants. Errichtet wurden sie ausschließlich in industrieller Fertigung mit standardisierten Betonplatten. Je schneller, je mehr – desto besser.

Der Aufbau von Marzahn wurde zu einem Politikum. Die Pläne waren sehr anspruchsvoll. Um die extrem hohen Ziele zu verwirklichen, mussten alle Wohnungsbaukombinate aus allen Bezirken der DDR in Berlin-Marzahn helfen. Diese Kombinate aus Leipzig, Karl-Marx-Stadt, Rostock usw. bauten in Marzahn-Hellersdorf ihre eigenen Viertel (Mikrorayons). Dazu schickten sie tausende Bauleute nach Berlin, außerdem Technik und die Häuserplatten. Das verursachte in den einzelnen Bezirken erhebliche Probleme und Engpässe im Wohnungsbau.

In den achtziger Jahren wurde „Marzahn“ zu einem Symbol. Wer dort seine Wohnungsschlüssel erhielt, war damals froh. Es waren zumeist junge Familien mit Kindern und dem Wunsch, Kinder zu bekommen – Marzahn wurde ein in jeder Hinsicht „junger“ Bezirk mit einer besonderen sozialen Mischung der Bevölkerung: Hier wohnten Arbeiter neben Professoren, Kraftfahrer neben Direktoren, Offiziere neben Verkäuferinnen.

Der Einsatz der DDR-Bezirke bewirkte in Marzahn-Hellersdorf, dass die insgesamt sehr gleichförmigen Häuserzeilen wenigstens teilweise anders aussahen. Denn die „Produkte“ der einzelnen Kombinate unterschieden sich in Details. So verwandten die Kombinate aus den nördlichen Bezirken für die Fassadengestaltung mehr Klinker. Übrigens ist noch heute erkennbar, welcher Bezirk wo gebaut hat: Viele Straßen sind nach Städten aus den entsprechenden Bezirken benannt.

Im Bezirk Marzahn-Hellersdorf gab es schließlich insgesamt 100.000 solcher Neubauwohnungen aus standardisierten Fertigteilen. Er galt damit als das größte Plattenbaugebiet in Europa.

Doch Anfang der neunziger Jahre – mit der politischen Wiedervereinigung – begannen sich die politischen, sozialen und auch die demografischen Entwicklungen grundlegend zu verändern. Die Möglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger, die sich mehrheitlich für die kapitalistische Entwicklung entschieden hatten, wurden grenzenlos. Ihre Bedürfnisse und Wünsche wechselten. Auch in punkto Wohnung.

Rings um Berlins entstanden unzählige Siedlungen mit attraktiven Eigenheimen und Reihenhäusern für die unterschiedlichsten Ansprüche. Den Bau förderte der Staat finanziell großzügig. Wer es sich leisten konnte, zog von der Millionenstadt dorthin. Das waren zumeist gutverdienende Familien mit Kindern.

Aber auch die „alten“ Bezirke in Berlins Innenstadt lockten mit nun aufwendig sanierten und modernisierten großen Wohnungen Mieter an.

Marzahn-Hellersdorf stand plötzlich vor der Frage: Wer will hier, in den Nullachtfünfzehn-Blöcken, künftig wohnen? Was soll aus der Riesensiedlung werden? Braucht man sie überhaupt noch?

15 Jahre lang war Heiner Niemann im Bezirk für die ökologische Stadtentwicklung verantwortlich. Er erinnert sich: „Es gab ernste politische Überlegungen, diese DDR-Großsiedlungen völlig wegzureißen. Glücklicherweise wurde anders entschieden.“

Aber den Verantwortlichen war klar: So wie bis dahin, konnte Marzahn-Hellersdorf nicht weiter bestehen. Gewaltige Anstrengungen waren erforderlich, um im aufkommenden Wettbewerb auf dem Wohnungsmarkt nicht völlig chancenlos zu sein.

Die folgende Entwicklung von Marzahn-Hellersdorf lässt sich in zwei Etappen beschreiben: Zunächst wurde Anfang der neunziger Jahre ein





Großteil der (damals noch neuen) Häuser und Wohnungen modernisiert und Schritt für Schritt saniert. Das betraf das Innere wie das Äußere. Das übliche Grau der Hausfassaden wurde abgelöst durch eine abwechslungsreiche Farbgestaltung. Die Höfe erhielten mehr Parkanlagen.

Wohnungsvermieter und Staat investierten viel, um die Gebäude besser zu isolieren. Die Fugen zwischen den Platten wurden verdichtet, alle Fenster und Türen gegen moderne schall- und wärmeisolierende Fenster und Türen ersetzt. Die Hauswände bekamen eine Wärmedämmung. Durch derartige Maßnahmen reduzierte sich der Energieverbrauch der Haushalte auf durchschnittlich die Hälfte. Das ist für die Mieter besonders wichtig, weil in Deutschland neben der normalen Miete weitere Kosten anfallen: für Wärme, Wasser, die Pflege der Grünanlagen, die Beseitigung des Abfalls usw. Und diese „Nebenkosten“ sind inzwischen fast so hoch wie die Miete selbst. Auf diese Weise wurden etwa 75.000 Plattenbauwohnungen saniert.

Zahlreiche Häuser erhielten zusätzlich Balkons, an viele sechsgeschossige Gebäude wurden Fahrstühle angebaut.

Ein weiteres Beispiel für die gewachsene Flexibilität der Vermieter ist die Veränderung der Grundrisse von Wohnungen. Zunehmend wurden die Wünsche der Mieter berücksichtigt, und die hatten sich geändert. Sie wollten größere Zimmer. Nun werden auf Wunsch Zwischenwände entfernt und größere Zimmer geschaffen. So gibt es jetzt sogar Zweiraumwohnungen, die bis 100 Quadratmeter groß sind.

Oberstes Ziel war es, erklärt Heinrich Niemann, den großen Bezirk als „grüne Stadt am Stadtrand“ sozial zu stabilisieren und städtebaulich und in der Wohnqualität weiter zu entwickeln. Es sollte eine differenzierte Stadtlandschaft geschaffen werden mit sehr verschiedenen Angeboten. Das gelang nur teilweise.

Denn trotz aller Verbesserungen kündigten immer mehr Menschen ihre Neubauwohnung. Sie suchten sich woanders Arbeit und Wohnungen, die ihrem speziellen Geschmack entsprachen. Die Folge: Seit 1990 verließen 25 Prozent (!) aller Bewohner die Neubausiedlung.

Mit einem Mal und mit dramatischen Auswirkungen war ein neues Problem entstanden: Statt Wohnungsmangel gab es plötzlich einen Mangel an Mietern. Immer mehr Wohnungen standen leer. Und die leeren Wohnungen verringerten die Attraktivität der Quartiere. Zugleich verursachten die nicht genutzten Wohnungen Kosten für den Erhalt der Infrastruktur.

Dass sich die Bedürfnisse nach Betreuung, Versorgung und Bildung ändern, ist ein normaler Prozess im Leben eines Bezirkes. Nur ist dieser Bezirk Marzahn-Hellersdorf aufgrund seiner Dimensionen kein normaler Bezirk. Die Auswirkungen dieser Entwicklung überstiegen bekannte Maßstäbe.

Nach 1990 sank die Geburtenrate auch in dem einstigen Vorzeigebezirk dramatisch. Der Bedarf an Kindergartenplätzen verringerte sich entsprechend. Bald mussten die ersten Kindergärten geschlossen werden, auch Schulen und Horte. Viele dieser Gebäude standen jahrelang leer. Alle Versuche, sie anderweitig zu nutzen (zum Beispiel als Jugendklubs oder für soziale Organisationen), entspannten die Situation kaum. Denn gleichzeitig verwaisten andere Kindergärten und Schulen. In 15 Jahren sank die Zahl der Kinder und Jugendlichen im Bezirk auf die Hälfte!

Hinzu kam: Die Arbeitslosigkeit stieg seit Ende der neunziger Jahre beträchtlich. Von insgesamt 250.000 Einwohnern sind 26.000 arbeitslos. Viele junge Leute sind ohne Ausbildungsplatz und suchten woanders ihr berufliches Glück.

Die Folgen in der zweiten Phase der Entwicklung: Mehr und mehr Wohnungen und gesellschaftliche Bauten standen leer und

verwahten. Vandalismus und Zerstörungswut nahmen sehr stark zu. Das Klima in der Bevölkerung wurde problematischer, die soziale Zusammensetzung hatte sich stark verändert.

Was für Marzahn-Hellersdorf galt, galt für alle Bundesländer in der ehemaligen DDR, und dort meistens noch radikaler. Im Osten leben 25 Prozent aller Menschen in Plattenbauten, im Westen knapp zwei Prozent. Jede sechste Wohnung in den Neubausiedlungen stand im Jahr 2003 leer, allein in Marzahn-Hellersdorf 12.000 Wohnungen. Das waren vor allem nicht sanierte Wohnungen, für die sich niemand mehr interessierte.

In dieser Situation beschloss die Bundesregierung im August 2001 das Programm „Stadtumbau Ost“. Mit ihm sollen intakte Stadtstrukturen und funktionierende Wohnungsmärkte geschaffen werden. Dafür stehen große Investitionen zur Verfügung. Wofür sie verwandt werden, entscheiden die Kommunen. Nicht wenige Städte im Osten nutzten und nutzen sie dazu, um leer stehende Häuser abzureißen.

Heinrich Niemann dazu: „In Marzahn-Hellersdorf haben wir uns lange gegen diesen Weg gewehrt. Wir sind davon überzeugt, dass unsere Großsiedlung eine Zukunft hat. Aber nur, wenn sie ständig und komplex weiterentwickelt wird.“

Komplex heißt für ihn: Abriss nur dann, wenn dadurch die gesamte Situation der Wohngegend gesichert und verbessert werden kann. Das verlangt, mit den inzwischen 45 Wohnungsunternehmen – im Sozialismus gab es vier – zu überlegen, welche Gebiete wie umgestaltet werden müssen, damit die Bürger auch in Zukunft hier leben wollen.

Ein Beispiel sind die „Ahrensfelder Terrassen“. Dort standen elfgeschossige Häuser mit insgesamt 1.607 Wohnungen überwiegend leer und der Hauseigentümer wollte sie wegen der hohen Unterhaltungskosten komplett abreißen. Doch die verbliebenen Mieter wollten in ihrer Gegend bleiben. Ihnen gefiel es dort, wo sie schon 20 Jahre gelebt und gute Freunde haben. Sie protestieren deshalb gegen die Abrisspläne. Gemeinsam mit Politikern und Architekten entstand die Idee, nur einige Etagen der Häuser zu abzutragen und die übrigen Wohnungen in völlig neuartige, qualitativ hochwertige Wohnungen umzubauen. Und tatsächlich: Aus den Hochhäusern wurden terrassenförmig abgesetzte drei- bis sechsgeschossige Häuser. Und aus den standardisierten Zimmern wurden Räume nach individuellen Wünschen. Anstelle der früher einheitlichen Grundfläche gibt es in den jetzt 409 Wohnungen 39 unterschiedliche Typen, 48 bis 102 Quadratmeter groß. Es gibt Balkone und Dachterrassen, moderne Küchen und Bäder. Dieses Projekt ist sehr beliebt – aber es wird keine Nachfolger finden, weil es sehr, sehr teuer war. Mit 30 Millionen Euro wurde es vom Staat und von der Wohnungsgesellschaft gefördert.

Als Erfahrung bleibt: Viele Einwohner wollen in die Zukunft ihres Bezirkes einbezogen werden, sonst suchen sie andernorts nach einer Zukunft für sich.

Inzwischen wurden in Marzahn-Hellersdorf mehr als 5.000 Wohnungen abgerissen. Der Leerstand sank. Ohne diese Maßnahmen würde es mittlerweile 17.000 nicht genutzte Wohnungen geben. Parallel dazu werden insgesamt 130 nicht mehr benötigte Kindergärten und Schulen abgerissen. Die Freiflächen werden zu Parks oder zu Sport- und Spielplätzen umgestaltet. Einige Vermieter bieten ihren Mietern kleine Gärten direkt vor ihrem Haus an. 600 solcher Mietergärten sind entstanden. Andere Flächen werden der Natur zurückgegeben oder werden Bauland für Einfamilienhäuser.

Dazu erläutert Lutz Freitag, Präsident des Bundesverbandes deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen: „Wir wollen in unseren Quartieren Menschen im offenen Raum, ohne Abschottung. Wir wollen eine Gesellschaft, die lebt, eine urbane Form des Wohnens in grüner Umgebung. Wir wollen Mietergärten im Hof, wo man sich trifft. Und wenn man in unseren Wohnungen einen Hund braucht, dann nicht zum Wachen, sondern zum Spielen.“

Das Konzept des Bezirkes wurde Sieger im bundesweiten Wettbewerb. Nicht selten kommen Experten aus dem Ausland zum Erfahrungsaustausch. Vor zehn Jahren reiste Prinz Charles an. Ein Projekt des Bezirkes war Bestandteil der Weltausstellung Expo 2000. Regelmäßig finden Fachtagungen statt. Das Interesse ist verständlich. Allein in Mittel-, Ost- und Südeuropa wohnen 30 Millionen Menschen in Plattenbauten, selbst im berühmten Venedig. Die Probleme gleichen sich oder werden sich in den nächsten Jahrzehnten gleichen. Deshalb gibt es in der Europäischen Union das Projekt LHASA (Large Housing Areas Stabilisation Action) zur Stabilisierung von Großsiedlungen.

Uwe Klett war etliche Jahre Bürgermeister des Bezirkes. Er schwört auf die Perspektiven der Großsiedlung. „Sie hat mit allen demografischen Problemen ihre Qualität bewiesen. Die Wohnungen besitzen eine hervorragende technische Infrastruktur.“

Als zentrale Aufgabe sehen es Politik und Wirtschaft an, diese Quartiere sozial zu gestalten. Ob das für die Zukunft dauerhaft gelingt, ist längst nicht entschieden. Das Bundesprogramm gilt nur bis 2009. Bis dahin stehen in Deutschland für den „Stadtumbau Ost“ – für Abriss und Neugestaltung – insgesamt 2,7 Milliarden Euro zur Verfügung. Die Bundesregierung beteiligt sich daran mit knapp der Hälfte der Mittel. Doch was nach 2009 passiert, ist offen.

Übrigens: Jene 18- und 21-geschossigen Hochhäuser an der Allee der Kosmonauten, die 1977 den Bezirk Marzahn begründeten, sind längst Geschichte. Sie wurden abgerissen. Heute gibt es dort einen Park.

Page 46

Apartment Complex in Seoul

Building area:	21,321.82 sq.m. (apartment)
	1,732.41 sq.m. (store)
Floor area:	557,512.74 sq.m. (apartment)
	16,562.11 sq.m. (store)
The number of households:	3,002
Parking capacity:	4,443 cars (apartment)
	142 cars (store)

The Aum and Lee architectural firm was commissioned to design an apartment complex in Gongnam area, having won four other candidates in the competition. The 20-storeyed apartment complex composed of 3,000 units and 4,500 parking spaces does not pretend to create ideal conditions for life compared to the life in a country estate or a townhouse. However, while placing each apartment building far from another for better ventilation and openness, the architects expressed rather extravagant hope to maintain privacy between units.

As shown on the perspective view, there is a 50 m open space between each row of buildings, and the tower apartments are located focused on views facing any directions.

The site is inclined to the north, and apartment buildings line up in four rows towards the south. The residents can reach the tower apartments in walking distance of about 500 m from the entrance of the complex. More often they make quite a shorter way from the car left in the underground parking. The car parking that occupies the whole underground space of the site is lighted up by daylight and has natural ventilation through overhead pavilions.

It is surprising and inconceivable for us that there is not an asphalt-paved territory above the parking, but a true masterpiece of a landscape architecture (according to our idea not indulged by high-quality land improvement) with all its peculiarities, from big trees to real waterfalls and absolutely natural ponds with fish.

There is an excellent transport infrastructure, a car parking on the basis of 1.5 cars per an apartment unit, stores, a library, children's clubs and facilities for different other clubs, sports grounds with high-quality artificial covering and equipment. At the same time

one square meter costs 450 USD. This Korean paradise is on sale for a middle class for 3,000 USD per one square meter, which is not a big sum, taking into account everything mentioned above as well as the fact that the apartments are fully finished and even equipped with in-built furniture. Ready for moving-in. And fish in the pond.

Elena Grigorieva

Page 87

(R) EVOLUTION

Since the last time we met, many things changed in transports politics in France and all go the same direction, the one I told you about march 2005 after the Baikal Winter Session.

TOULOUSE (south France) decided to limit old downtown speed to 10 km/hour for cars which is slower than a bicycle's speed... This is to decide people to avoid going downtown with private cars. Similar decisions are on the run in several towns of the same size (over 600.000 inhabitants).

Besides, LILLE (north France) is developing car-sharing through a mixt society (part public, part private) called LILLA. You pay every month a contribution and for a very small fee, you can rent a car for the day and choose the appropriate size and use of it. For example, there are a few "invalid equipped" cars, so you can drive your invalid grand mother to a supermarket or take her for a dinner on the seashore... There are already 600 members of this chain a few weeks after it's creation.

LYON (middle east France) divided downtown private cars traffic by two within two years to reduce pollution, just reducing the private cars lanes and providing a free bicycle renting service. But as LYON downtown is surrounded by hills, they had to create a service to provide more bicycles on top of the hills, people taking the cycles to go downtown and preferring public transports to go back up the hills where they mostly live... The Lord Maire of LYON's aim is to stop private traffic inside the "historical city".

PARIS is thinking about a heavy tax on those big 4 wheels driven cars because of the pollution they produce using sometimes more than 20 liters of oil per 100 km in downtown driving situation when a mid size car only uses 7 and an hybrid like the Toyota Prius, less than 5.

BORDEAUX (south west France), as STRASBOURG (east France) did in the late 90's, reduced the private traffic lanes by creating lanes reserved to the tramway and others reserved to busses. But to avoid people taking the bus (police, firemen, ambulances and taxis) lanes with private cars, most of these lanes are going the other way in STRASBOURG.

If you take these lanes with your car, you are like driving in a no entry lane... The risk is to have a 900 Euros fee, one month without driving licence and six points off (out of twelve) from your driving licence. If you loose the twelve points, you have to wait one year before you are allowed to try a new one which means twenty driving



lessons, well some 2000 more Euros. For example, no safety belt, using a mobile while driving, driving more than twenty km over admitted speed... are two points off.

On one hand, the government is quite happy with these dispositions because it makes much money come into the public finances.

Another point: the highways around the main towns which were limited to 110 km/hour were reduced to 90 km/hour to limit pollution and also save oil.

A law to limit national highways to 110 instead of 130 is in permanent discussion. Only the pressure of the car builders lobbies are fighting against such a decision for evident reasons. The main production is sized to run around from 150 to 180 km/hour.

I also remember visiting SAN FRANCISCO (California), there was a highway lane reserved for car pooling. This means that if you had more than one passenger in your car you could take this lane that was slightly faster than the other ones. The use of this lane was strictly controlled by the police.

The conclusion is that private cars in modern towns have almost no future in Europe now and this idea, my opinion, is beginning to spread around.

The future is to fast, comfortable, cheap, non polluting... public transports. The problem has also an impact on health politics as most of the doctors can tell you "to get old in good conditions, walk half an hour a day" »... « and laugh a quarter an hour a day" says mine !

Patrice de RENDINGER, France

Page 101

Fahrräder: die Vergangenheit oder die Zukunft
(Below is published Stefan Richter's article in its original German language)

Die Deutschen lieben ihre Autos. In vielen Haushalten gehören sie fast zur Familie. Sie werden aufwändig geputzt und gepflegt. Es gibt mehrere Klubs für Autofahrer mit Millionen Mitgliedern. Und es gibt Autobahnen, wo PKW größtenteils ohne Tempolimit unterwegs sein („fliegen“) dürfen. Mehr als 46,5 Millionen Volkswagen, Opel, Mercedes, Toyota, Peugeot fahren – wenn sie fahren können. Denn oft stehen sie im Stau. Vor allem im Berufsverkehr und in der Ferienzeit. Dann sind einzelne Staus bis zu 30, 40 Kilometer lang, und die Meldungen der Staus sind im Radio länger als die Nachrichten aus aller Welt.

Aber die 82,3 Millionen Einwohner in der Bundesrepublik haben außer den 46,5 Millionen Autos auch 73 Millionen Fahrräder (zehn Prozent Fahrräder mehr als im Jahr 2000). Seit den siebziger Jahren entdecken viele Deutsche das Fahrrad neu. Sie nutzen es aus ökologischen, gesundheitlichen oder finanziellen Gründen. Radfahren erzeugt keine Luftschadstoffe und keinen Lärm.

Mit einem „Plan für den Radverkehr 2002 bis 2012“ will die Bundesregierung den Radverkehr in Deutschland stärken und in der Öffentlichkeit ein günstigeres Klima für das Radfahren schaffen. Das betrifft Fragen der Verkehrssicherheit (wie die Erziehung in Kindergärten und Schulen), des Städtebaus und auch des Tourismus.

Vor allem in den Städten und Dörfern lohnt sich das Radfahren. Experten errechneten, dass in den Städten Radfahrer und

Autofahrer für eine fünf Kilometer lange Strecke – und das ist jede zweite Autofahrt – etwa die gleiche Zeit benötigen. Bei entsprechenden Voraussetzungen kann das Fahrrad eine echte Alternative zum Auto darstellen. Mit dem Fahrrad fährt man zur Arbeit und zum Einkaufen.

Zu den Voraussetzungen, den Anteil des Radfahrens am innerstädtischen Verkehr zu erhöhen, gehören geeignete „sichere“ Straßen und Wege, die ausschließlich von Radfahrern benutzt werden dürfen. Sogenannte Radwege sind extra Wege auf dem Bürgersteig. Sie sind mindestens 1,50 Meter breit und farblich oder durch Linien gekennzeichnet. Außerdem gibt es Radstreifen direkt am Rand der Straße. Jährlich werden bis 10 Millionen Euro für den Bau und für den Erhalt von Radwegen und Radstreifen ausgegeben, das sind etwa zwei Prozent der Investitionen in den Straßenbau insgesamt. Das reicht aber nicht. Viele Radwege sind in einem schlechten Zustand. Den Städten und Dörfern fehlt meist das Geld, um Radwege zu erneuern bzw. neue Radwege anzulegen.

In Berlin werden zehn Prozent aller Fahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt, bis 2010 sollen es 15 Prozent werden. Um das Umsteigen vom privaten Auto auf das Fahrrad zu erleichtern, dürfen Fahrgäste in U-Bahnen und Vorortzügen ihr Fahrrad mitnehmen. Neben vielen Bahnhöfen gibt es spezielle Einrichtungen, wo man das Rad anschließen kann. Im Bundesland Nordrhein-Westfalen sollen 100 Fahrradzentren an Eisenbahnhöfen eingerichtet werden. Das jüngste Zentrum eröffnete im Sommer 2007 in Duisburg. Dort gibt es ein Informationsbüro und sogar eine kleine Werkstatt. Zwischen 5.30 Uhr und 22 Uhr werden 450 Fahrräder sicher bewacht. Ein Parkplatz kostet für einen Tag 70 Cent und für den Monat 7 Euro.

Aller zwei Jahre gibt es einen Wettbewerb, welche Stadt am freundlichsten für Fahrradfahrer ist. Jedes Mal siegt Münster (Nordrhein-Westfalen). Dort besteht am Bahnhof ein riesiges Parkhaus für mehrere tausend Fahrräder und eine kleine Waschanlage für Fahrräder.

Derzeit beträgt der Anteil des Fahrrades am Verkehrsaufkommen in Deutschland insgesamt knapp zehn Prozent (in Dänemark 16 Prozent, in den Niederlanden sogar 27 Prozent). Die Deutschen legen jährlich rund 30 Milliarden Kilometer mit dem Fahrrad zurück.

Übrigens: Meine ungewöhnlichste Dienstreise unternahm ich im vorigen Jahr mit dem Rad. Für eine umfangreiche Reportage fuhr ich – und ich bin kein Sportler – von der Nordsee bis in die Stadt Basel (Schweiz), genau 858 Kilometer an neun Tagen vom Norden Deutschlands bis in den äußersten Süden. Das hat sogar großen Spaß gemacht.

Stefan Richter

Page 113

Berlin Central Station

gmp – von Gerkan, Marg und Partner Architects

Competition: 1993 – 1st Prize

Design: Meinhard von Gerkan and Jürgen Hillmer

Design team: Jens Kalkbrenner, Manfred Stanek

Project managers, long-distance rail: Hans-Joachim Glahn, Klaus

Hoyer

Project manager, glass roofs: Prisca Marschner

Project manager, building slabs: Prisca Marschner, Susanne

Winter

Project team: Christel Timm-Schwarz, Andreas Ebner, Petra Kauschus, Bettina Kreuzheck, Michael Scholz, Monica Sallowsky, Ivan Ivanov, Tomomi Arai, Klaus-Dieter Schimpf, Ralph Preuß, Karl-Heinz Behrendt, Matthias Holtschmidt, Dirk Tietgen, Rene Wiegand, Silke Petry, Burkhard Pick, Bernd Kottsieper, Helga Reimund, Kemal Akay, Frank Anacker, Stefan Both, Henning Raske, Meinhard Rudolph, Ivanka Perkovic, Antje Pfeifer, Vita Römer, Maike Carlsen, Radmilla Blagovcanin, Amra Sternberg, Ahrend Buchholz-Berger, Dirk Hünerbein, Stefan Bachmann, Constantin Dumat, Jan Koettgen, Karsten Fritsche, Katrin Junge, Gisbert von Stulpnagel, Sabine Gressel, Peter Karn, Christian Kreuzler, Werner Schmidt, Lothar Scharpe, Hubertus Pieper, Elisabeth Mittelsdorf, Antje Lucks, Hans Münchhalpen, Peter Krüger, Klaus Jost, Gisela Koch, Sebastian Geiger, Claudia Gern, Wolfgang Höhl, Markus Siegel, Diana Kurscheid, Saban Yazici, Risteard Mac Diarmada, Thomas Weiser, Tomas Nowack, Alessandro Dalpiaz, Brigitte Queck, Imke Quast

Structural engineering: Schlaich Bergermann und Partner; IVZ/Emch+Berger





Lighting design: Peter Andres + Conceptlicht GmbH
 Technical building equipment: Brandi IGH
 Client: Deutsche Bahn AG represented by DB Projekt Verkehrsbau GmbH
 Construction period: 1996–2006
 Gross floor area: 175,000 m² – 5 transportation levels
 Site area: 100,000 m²

Berlin Hauptbahnhof – Lehrter Bahnhof

On its historical site in the Tiergarten District, west of Humboldtthafen, Europe's largest train station for long-distance, regional and local transport has been constructed: the new Berlin central station. At this station the new underground north-west link of the InterCityExpress service connects with the west-east line running on a curved railway track. Additionally, suburban railway tracks in both direction as well as an underground line from north to south arrive at this station.

The north-south track runs 15 m below ground level in a tunnel, which also passes below the River Spree and the Tiergarten. A train station for long-distance journeys with eight platforms, four platforms for long-distance and regional transport as well as a new train station for the underground line U5 positioned parallel to the eastern platform were realized in this location.

The east-west line is elevated 10 m above street level und corresponds to the previous course of the railway tracks. A total of four long-distance railway tracks and two urban train tracks run on four newly constructed urban railway bridges.

Calculations assume, that the annual long-distance traffic volume from and to Berlin will increase to approximately 50 million travellers up to 2010. Approximately 85 million travellers are expected for regional transport including the traffic in the surrounding areas of Berlin. For Lehrter Bahnhof transport planners estimate a total of 30 million passengers per year and approximately 25,000 per day. The train station gains additional significance from its proximity to the government district south of the Spreebogen. Simultaneously it serves the urban district Berlin-Moabit adjoining in the north.

The central design principle of the Lehrter Bahnhof is the clear emphasis of the existing course of the railway tracks in the urban environment. Large, light-weight glass roofs as well as two intersecting office buildings translate this principle with architectural means.

The traffic of the train station is organized on three levels:

- Level –2: Long-distance and regional lines from north to south
Underground line U5
- Level ±0: Local public transport
Individual transport (access road, short-term car park)
Bicycles and pedestrians
Tourist transport (coaches, ships)
- Level +1: Long-distance and regional lines on the urban railway track
Urban railway S3, S5, S6, S7 and S9

The new central station comprises a total floor area of 175,000 m², with approximately 15,000 m² reserved for shops and gastronomy, 50,000 m² are provided as office space in the arch buildings, 5,500 m² serve for operational railway use as well as 21,000 m² as circulation area. The platforms cover an area of 32,000 m², the garage comprises 25,000 m².

The Glazed Halls

The platform hall, 430 m long and orientated in east-westerly direction, is spanned with a large, light-weight glass roof over a length of 321 m. It intersects two building bars, their location and alignment defining the north-south part of the train station located underground in the urban environment. From an urban planning and architectural aspect, these so-called arch buildings form a unity with the glass halls of the train station.

The north-south station hall, 45 m wide and 159 m long, is located between these building bars and also covered by a fine vaulted glass roof structure. The hall offers an inviting gesture towards the Moabit district on one side as well as the government district on the other, consequently taking on an additional connecting function between government district and urban quarter.

The glass roof of the north-south orientated entrance hall is connected to the lateral arch buildings. The vaulted glass surface of the roof is supported by 4.70 m high fish beams resting on the external load-bearing structure of the arch buildings.

Glass Roof Structure of the East-West Platform Hall

The above-ground, curved urban railway bridges, running in an east-westerly direction, with a total of six tracks and three platforms located in-between, are column-free spanned with a light-weight shell construction, which is vaulted in three directions.

Bars of arch are positioned at a spacing of 1.50 m to 1.70 m in the longitudinal direction, which together with longitudinal bars located in-between form almost square (respectively rectangular) net modules. Each of these modules is diagonally braced with cables and covered with glass. The combination of vaults, longitudinal beams and diagonal cables forms a shell-like structure.

The underlying idea of the climate concept is the air-exchange by means of natural ventilation. Supported by the curved form of the glass roof, the heated air in the interior rises to the top. Cool, fresh air is led into the building in the eaves area, whilst the warm, used air escapes through awning windows in the ridge. Corresponding to the "weather envelope" concept, a single glazing is planned for the east-westerly roof structure. In order to achieve an improved interior climate, the glazing is completely made from antisen glass. In the area of the most effective insolation angle, approximately 8.4 per cent of the roof surface in the south are covered with photovoltaic modules, which provide additional shading for the platform area.

Platform Hall and Socle Building

The cruciform train station rests on a building socle, which simultaneously integrates the dominant, diagonal building bars. The rectangular socle is accessible on all four sides via stair links

and offers open public spaces at a height of 4.43 m above street level, which are clearly separated from the circulation zones.

From an urban planning aspect, the building parts accommodated in the socle serve for the integration between the cruciform hall ensemble and the urban district. Simultaneously it adds further uses to the train station complex, giving an important impetus to the overall urban district.

Service and delivery functions are located in the socle element on the eastern and western side. Large areas for shops are primarily realized on levels -1 and ± 0 in the western part. Railway specific uses are located on the mezzanine $-\frac{1}{2}$. The control point of the station is also to be found in this location.

In the central area of the cruciform halls are large openings in the ceilings on all levels, which allow daylight to enter deep down to the underground platform levels, simultaneously ensuring a good spatial clarity and easy orientation.

Besides several staircases, six panoramic lifts designed as detached steel-glass structures, provide a direct connection of the platforms in the north-south train station and the platform levels of the east-west urban railway line.

Corresponding to the circulation concept, the services and uses of Deutsche Bahn AG are located on levels $+\frac{1}{2}$, ± 0 and -1 , flanking the north-south orientated train station hall. Commercial uses add to the provided services.

Four platforms with a width of 11.40 m each are planned for long-distance and regional transport in north-south direction on level -2 , which is located 15 m below street level.

The Arch Buildings

Two 46 m high building bars bridge the east-west railway track, with the lattice structure of the façade reflecting the light-weight appearance of the glass station halls. The supporting steel structure of the building bars is visibly positioned in front of the façade level, consequently defining the character of the north-south station hall. The external façade of the building bars forms an architectural unity with the train station hall, as it serves as a joint external wall on the levels ± 0 to $+4$.

In the area of the urban railway bridge, a cantilevered building structure over 87 m is realized on the levels $+7$ to $+10$. Load transfer for the bridge element is provided via an external steel framework across the complete bridge height, integrating external columns and beams.

The access of the train station and the building bars has taken reference from the surrounding urban conditions. The main address of the arch buildings as well as the entrances to the train station hall are located on level ± 0 and therefore on street level. The access at each front side is via the fore-court to the north and south.

The building bars are both divided into two clearly separated functional areas. Primarily railway-related fields of commerce, gastronomy and services are located in the lower levels ± 0 and $+\frac{1}{2}$, as it is the case in the circulation level -1 of the train station. They are assigned to the roofed glass hall of the train station, from where they are accessible.

Nine of the ten storeys of the bar buildings located above are designed for a flexible office use. The façade grid of 1.45 m allows for a flexible division of plans: small office units are possible, as is the organization of combination or open-plan offices. A connection of different levels via internal staircases makes a further spatial extension of single primary users possible.

The Berlin hauptbahnhof as Europe's largest intersection train station will serve as important transport centre in immediate proximity to the government district, and simultaneously present a lively building complex due to its mixed use with commercial areas and offices, integrating the various surrounding urban environments.

Page 121

Return of the River

A story about making way for a stream in Seoul

Small rivers in megalopolises usually have a hard destiny. Let us recall Sarafanovka in Leninsky district of Irkutsk or Neglinka in Moscow. But a hard destiny has some chance of a happy end, or rather a beginning and a second life. Provided the city authorities' good will, everything is possible, – as the Korean story of a small river Cheong Gye Cheon goes.

For the first time we saw this ambitious restoration project at the Congress in Istanbul in July 2005. They planned to restore Cheong Gye Cheon from July 2003 till September 2005. They decided to remove 4 lanes from a 12-lane highway and return the



river to its place. It is interesting that it did not aggravate the traffic jams problem as a result.

Cheong Gye Cheon

The last 600 years Cheong Gye Cheon translated as “clear valley water” has been the environmental center in Seoul. It ran through Seoul from west to east, connecting its south and north, and flew into Han, the main capital river. Cheong Gye Cheon used to be a stream utilized by public for everyday use. The population upsurge, the increase of waste dumped on the waterfront territory and traffic intensification led to “coverage” of the stream in the end of 1950-s. Cheonggye Expressway, which ran through the city and the surrounding dense commercial district, was an absolute necessity for developing the city after the Korean War (1950-53) and served as a vehicle for industrialization and modernization. This road gradually replaced the river.

Between Past and Future

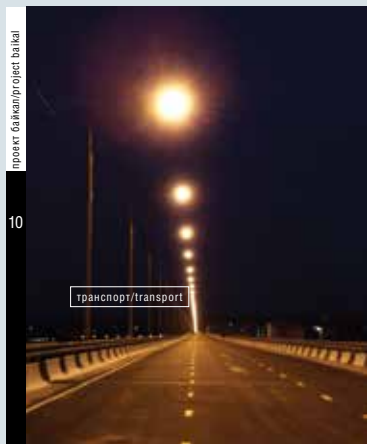
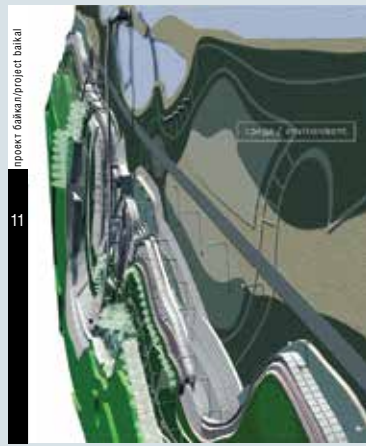
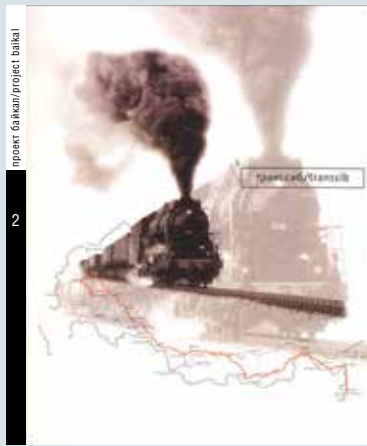
Seoul was rebuilt in the shortest time recorded in world history after the war. However, the development process weakened the city's identity. The fundamental economic infrastructures were moved to the south of the river Han in an attempt to protect what was left of the ancient city. As such, the historic center of Seoul has not seen any qualitative development in the past thirty years.

New Paradigm

The capital city of Korea and the central part of the capital, suffering decades of deteriorations, required major reformation. Starting the process of reviving the degraded landscape, the city was caught in a dilemma between tradition and the future. The government was urged to make a decision based on the involvement and agreement from a vast majority of people. After many hours spent on discussions and preparations, the city of Seoul finally decided to demolish the Expressway above Cheong Gye Cheon in order to restore the river, which was the most effective way to recover the ecological structure of the city.

Back to a Future

The Cheong Gye Cheon restoration is just a beginning of many more endeavors. As a result of this restoration project the Seoul downtown became reborn as an environment-friendly district. The bottom of the river was thoroughly dredged, and the walkways along both banks of Cheong Gye Cheon were decorated with trees and plants. This stream naturally became a popular place frequented by citizens. The ecological space resulted from the reconstruction will undergo phases of adjustment through ecological transformations and evolutions. The restored Cheong Gye Cheon will influence redevelopment of the surrounding areas as well as business management of the commercial districts. The public tries their utmost to make an appropriate new waterfront space and maximize the usage of the changed environment. The Seoul Metropolitan Government provides administrative support for its smooth adaptation. This restoration project will go further even after the completion of the restoration, and will continue into the next generation with more sections to be restored and revived. Owing to this work the downtown image of this megalopolis with more than 12 million people has changed drastically. Seoul has found its identity and, aiming to restore its forgotten history, revives as an environmental-friendly city.



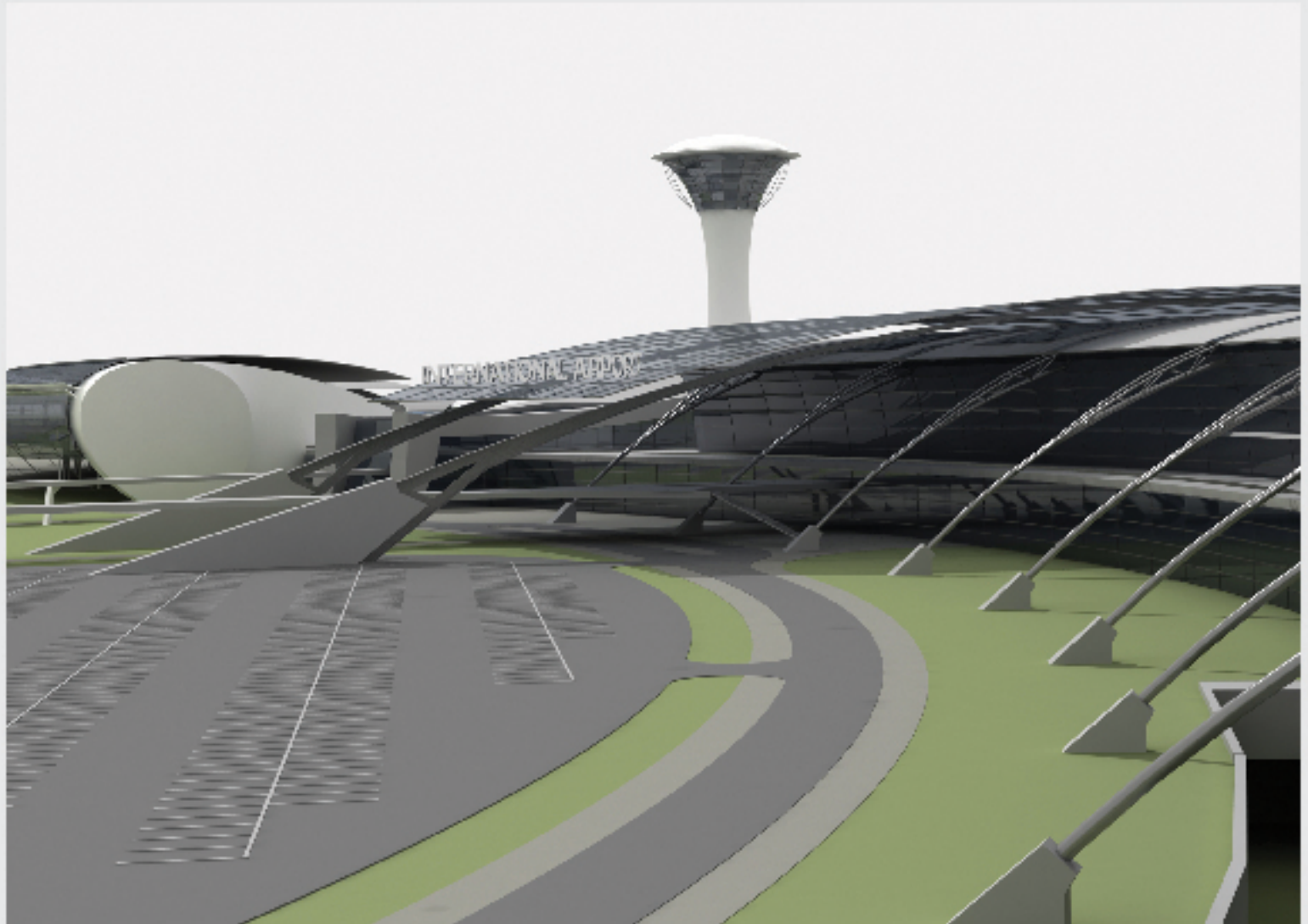
АРХИТЕКТУРНЫЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ

Приобрести журнал можно:
 Дом архитектора, пер. Черемховский, 1а
 «Иркутскгражданпроект», ул. Степана Разина, 27, оф. 501
 ИрГТУ, архитектурный факультет, методический кабинет
 редакция журнала «Строим вместе», ул. Лермонтова, 128, оф. 328, 339



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ИРКУТСКГРАЖДАНПРОЕКТ

664025, г. Иркутск, ул. Степана Разина, 27, т.: (3952) 34-23-06, ф.: 20-23-15, e-mail: lgp@lgrp.ru



4 0 л е т с в а м и

Институт свою цель определяет в решении ряда задач:

- продвижении новых конструктивных и инженерных систем и решений
- оптимизации архитектурно-планировочных решений
- улучшении потребительских свойств проектной продукции
- принятии правил на конкурсное проведение проектирования для градостроительно значимых объектов
- культивировании понимания необходимости и первоочередности градостроительных решений

Основной стратегией института является рост и развитие:

- сферы и объема проектных услуг
- качества принимаемых проектных решений
- уровня автоматизации системы управления и создания проектной продукции
- информационной базы

Мы по-прежнему главной задачей ставим создание полноценной среды