



©Herzog & de Meuron



проект
россия/
project
russia

Главный редактор:
Алексей Муратов
Арт-директор: Евгений Корнеев
Редакторы разделов:
Анатолий Белов
(Город земля, Новый город),
Анна Броницкая (В фокусе),
Наталья Почечуева
(Сити-менеджмент)
Консультанты редакции:
Виктор Маслаков,
Григорий Ревзин
Дизайн, верстка, препресс:
Александр Альберт,
Дмитрий Горяченков
Переводы на английский:
Джон Николсон

Издатель и учредитель:
ООО «Объединенные проекты»
Печать: ЗАО «Алмаз-Пресс»
Периодичность: 4 раза в год
Тираж: 5 000 экз.
Дата выпуска: 29.06.2012

ООО «Объединенные проекты»
Москва, Б. Дровяной пер., 20, стр. 2
Тел.: +7 495 6990318

Новый город_Люди

Пьер де Мерон:
Хорошее жилье должно быть
спроектировано изнутри наружу 08

Сити-менеджмент_Транспорт

Виктор Маслаков:
Личных автомобилей
у нас не будет 16

Сити-менеджмент_Транспорт

**Михаил Блинкин о транспортной
системе иннограда 16**

Новый город_Мысли

**Навстречу «мультимодальному
пешеходу» 20**

Градо_Проект

**«Брюссель 2040»: концепции
развития метрополии 22**

В фокусе_Флорида

**Об изобретателе «креативного
класса» 34**

Градо_История

**Владимир Паперный о сетках
и решетках 36**

Урбанизм



ИННОВАЦИИ



**Журнал о «Сколково»
и городской среде
Июнь 2012**

Одно из главных зданий иннограда – комплекс Сколково. Проектируемый знаменитым швейцарским бюро Herzog & de Meuron. Компьютерная визуализация одного из внутренних дворов. Во втором уровне исследовательские и учебные корпуса соединяют кольцевые переходы

New City_People

**Pierre de Meuron: Good housing
should be designed from the inside out 08**

City Management_Transport

**Viktor Maslakov:
We will have no personal cars here 16**

City Management_Transport

**Mikhail Blinkin on the Innovation
Centre's transportation scheme 16**

New City_Thoughts

Towards the 'multimodal pedestrian' 20

Urbanism_Project

**Brussels 2040: Metropolis development
concepts 22**

In the spotlight_Florida

On the inventor of the 'creative class' 34

Urbanism_History

Vladimir Paperny on nets and grids 36



Давно подмечено, что едва ли не все масштабные урбанистические инициативы несут в себе те или иные утопические черты. Хотя бы потому, что обычно такие проекты порождаются неудовлетворенностью положением дел в сложившихся поселениях. Сходство дополняется претензией на модельность. Как и в утопиях, речь зачастую идет о формировании такой картины города, которая затем могла бы реплицироваться где-то еще. Кстати, об этом неоднократно заявляли и инициаторы сколковского проекта, тем самым как бы подтверждая заложенный в идее создания особого поселения «с нуля» утопический импульс. Отсутствие в центре инноваций частной собственности на жилье и частного транспорта, как, между прочим, и стариков, неработающих пенсионеров, суть признаки классической утопии моровского толка. На утопический лад настраивают и кавычки в названии иннограда – «Сколково», то есть как бы и место и не-место. / Иными словами, существует два «Сколково» – инноград как идеальный архитектурный проект с куполом Кадзуо Сейджимы, «Скалой» Рейнира де Граафа и кольцами университета Жерцога и де Мерона, и инноград как конкретная стройплощадка с определенными сроками реализации и показателями площадей, конкретное место, представляющее собой на сегодняшний день чистое поле, где высится бетонный каркас Гипер-Куба Бориса Бернаскони. Для того, чтобы минимизировать просвет между городом «бумажным» и «земным», требуется сделать немало. Помимо прочего здесь, думается, нужна «инъекция массовости». То есть вовлечение в проект, с одной стороны, как можно более широкого круга архитекторов, а с другой – как можно большего числа будущих резидентов иннограда. / Первое требуется хотя бы потому, что нормальный город в отличие от утопии не может быть создан усилиями нескольких людей, пусть из числа наиболее просвещенных. Чем больше в проекте поселения задействовано творческих сил, тем больше у того шансов оказаться живее. Но, конечно, при этом настоящий город получается только тогда, когда между его физической и социальной тканью, между тем, что римляне называли **urbs** и **civitas**, возникает неразрывное единство, когда жители начинают воспринимать окружающую их рукотворную среду как свою. / И отрадно, что в «Сколково» процесс уже пошел в обоих направлениях. Во-первых, активизировались пользователи. По инициативе Олега Алексеева, вице-президента Фонда, ответственного за создание Сколковотеха, был сформирован Совет по городской среде, призванный содействовать формированию сообщества жителей иннограда. На двух последних градсоветах, в Каннах и Суздале, Алексеев, а также привлеченные им специалисты обстоятельно и аргументированно обрисовали видение дальнейшего развития проекта, складывающееся у будущих резидентов «Сколково». Было решено продолжить диалог между архитекторами и потребителями их продукта на постоянной основе. / Во-вторых, в проект включились новые творческие силы. Конкурс на жилые кластеры в районе Технопарка не только собрал столько же народу, сколько крупные западные конкурсы. Среди профессионалов он породил самый неподдельный интерес, что, скажем, подтвердила организованная в рамках Московской архитектурной биеннале «Ночь Сколково». На «Стрелку» пришли десятки людей, чтобы узнать новости проекта. И без какого-либо импульса со стороны Фонда. / Лед тронулся. В обсуждение начали вливаться новые голоса. Диалог стал более полихромным и многомерным, то есть таким и только таким, который следует вести о настоящем городе. Вспомним Итало Кальвино: «Для того, кто проходит мимо, город – это одно. Для того, кто находится в нем безвыездно – другое; одно дело – город, в который попадаешь впервые, и совершенно иное – когда покидаешь его навсегда: каждый из них заслуживает различного названия». И в этом плане завыченность «Сколково» воспринимается уже не как признак утопичности проекта, а как символ открытости его кода.



Алексей Муратов
Главный редактор журнала *i+U*, член Градостроительного совета Фонда «Сколково»



Editorial It has long since been noted that almost all ambitious urban initiatives contain certain marks of utopianism – if only because such projects are usually a result of dissatisfaction with the state of affairs in existing settlements. This similarity is further enhanced by these projects' claim to be prototypes and models. As with utopias, one of the objectives of an urban initiative is often to create a picture of a city which can then be replicated somewhere else. Incidentally, this is something that has on a number of occasions been declared by the initiators of the Skolkovo project. The fact that Skolkovo has no privately owned property or private transport – and, for that matter, no non-working pensioners – is a sign of a classic utopia of the kind devised by Thomas More. Also redolent of utopianism is the use of inverted commas to enclose the name of this innovation centre ('Skolkovo'), implying that it is both a place and a non-place.

In other words, there are two Skolkovos: the innovation centre as an ideal architectural project with the dome by Kazuyo Sejima, the 'rock' by Reinier de Graaf, and the rings of Herzog and de Meuron's university, and the innovation centre as a specific building site, which is currently open countryside with the concrete frame of Boris Bernaskoni's Hypercube looming over it. In order to minimize the visible gap between the 'drawing-board' town and the 'earthly' one there is a great deal that must be done. Apart from everything else, there is a need, I think, for an 'injection of mass participation' – in other words, a need for the involvement of as wide a circle of architects as possible on the one hand and of as many future residents as possible on the other hand.

The former is necessary if only because a normal city, in distinction to a utopia, cannot be created by the efforts of just a few people. The more creative forces are actively involved in a settlement project, the more chance the settlement has of coming alive. But, of course, a proper town will only be created when the settlement's physical and social tissues – that which the Romans called *urbs* and *civitas* – come together in inextricable unity and when the inhabitants begin to perceive the manmade environment which surrounds them as their own.

And at Skolkovo this process is already underway in both respects. First, Skolkovo's users have become more active. At the initiative of Oleg Alekseev, who is vice-president of the foundation responsible for creation of Skolkovotech, an urban environment council has been set up to help in creating a residents' community. At the last two urban-planning meetings, which were held in Cannes and Suzdal, Alekseev and the specialists whom he has engaged laid out in detail, and argued for, future Skolkovo residents' vision of the further development of the project. It was decided to continue the dialogue between architects and consumers of the latter's product by placing it on a permanent basis.

Secondly, new creative forces are now involved in the project. The competition to design the residential clusters in the Technopark district did not merely attract as many entrants as any major foreign competition; among professionals it stirred up the most genuine interest – as was confirmed by, say, 'Skolkovo Night', an event organized as part of the Moscow Biennale of Architecture. Dozens of people came to Strelka to find out the latest news on the project.

New voices have joined the discussion, and the dialogue has become more polychrome, which is to say that is precisely the kind of dialogue which should be held concerning a proper town. We might recall Italo Calvino: "For those who pass by it, the city is one thing. For those who spend all their time in it and never leave it, it is another. A city to which you come for the first time is one thing, and a city which you are leaving, never to return, is quite another. Each of these phenomena deserves a different name." In this respect the inverted commas around 'Skolkovo' seem not a sign of the project's utopian quality, but a symbol of the openness of its code. Alexei Muratov



SK NEWS

12 апреля управляемыми президентом РФ Владимиром Кожин объявил, что саммит G8 2014 года пройдет на территории «Сколково».

С 23 по 27 мая в ЦДХ в рамках 3-й Московской биеннале архитектуры прошла выставка, посвященная конкурсу на жилую застройку в зоне Технопарка D2 ИЦ «Сколково».

24 мая мэр Москвы Сергей Собянин посетил стройку иннограда и, в частности, ГиперКуб Бориса Бернаскони.

В ночь с 26 на 27 мая в Институте медиа, архитектуры и дизайна «Стрелка» прошла презентация пяти зон иннограда «Сколково».

15-16 июня в Суздале прошло 8-е заседание Градостроительного совета Фонда «Сколково».

В конце августа состоится официальное открытие экспозиции российского павильона в рамках 13-й Биеннале архитектуры в Венеции.

Город земля – Весна/Лето 2012

Деревья за решеткой

28 мая петербургский Летний сад открылся после трехлетней реконструкции. Изменилось многое. Вместо оригинальных скульптур конца XVII – начала XVIII в. аллеи сада теперь «украшают» копии из искусственного мрамора. Воссозданы восемь из пятидесяти с лишним фонтанов, разрушенных наводнением 1777 г., а также павильоны и беседки, исчезнувшие на рубеже XVIII–XIX вв. По периметрам газонов установлены двухметровые решетчатые изгороди для формирования шпалер. Из-за них Летний сад немного напоминает дачный кооператив. Правда, через два года решетчатые обещают убрать... Хорошо бы.

Подробности на vedomosti.ru



Годзилла паблик-арта

11 мая в Лондоне завершилось строительство самого крупного объекта паблик-арта в Великобритании – смотровой башни ArselorMittal Orbit по проекту скульптора Аниша Капура и конструктора Сесила Балмонда. 115-метровая металлическая башня напоминает нечто среднее между парижской Эйфелевой башней и башней Третьего Интернационала Владимира Татлина. Она располагается вблизи Олимпийского стадиона и призвана увековечить летние Олимпийские игры 2012 г., которые будут проходить в Лондоне с 27 июля по 12 августа.

Подробности на guardian.co.uk



Музыкальные сараи

14 апреля в Новом Орлеане после трехмесячного перерыва вновь открылась интерактивная инсталляция уличной художницы Swoop под названием «Музыкальная катушка». Инсталляция появилась в октябре 2011 г. и представляет собой деревянные павильоны а-ля Александр Бродский, собранные из остатков старинного креольского особняка. Павильоны не простые – каждый из них является музыкальным инструментом. Здесь почти всё, включая ступеньки, кресла и даже половицы, издает какие-нибудь звуки.

Подробности на dithyrambalina.com



Диалог с небом

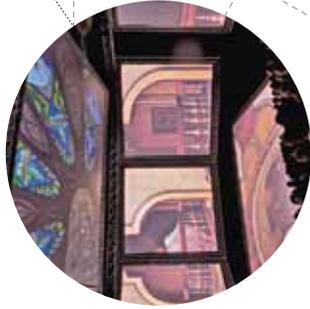
14 июня в американском городе Хьюстоне состоялось торжественное открытие музыкального павильона Skyspace по проекту известного американского художника Джеймса Туррелла. Павильон располагается на территории Университета Райса. Пожалуй, лучшее слово для описания этого объекта – метафизический. В искусственном холме пирамидальной формы прорублен небольшой атриум, над которым нависает квадратная пластина 20 x 20 м с квадратным отверстием 4 x 4 м посередине. Пластина опирается на 8 тонких колонн, благодаря чему производит впечатление парящей в воздухе. В ночное время нижняя поверхность пластины подсвечивается разноцветными светодиодами, что усиливает эффект парения.



Элли и Тотошка в Сан-Диего

7 июня в калифорнийском городе Сан-Диего открылась инсталляция южнокорейского художника До Хо Су под названием «Улавливая звезды». Для звезды этот арт-объект как-то тяжеловат... или чересчур легок – зависит от того, что понимать под звездой: элемент новгородной декорации или планетарное тело. В реальности это одноэтажный домик весом около 32 тонн и габаритами 5 x 5 м. Почему такое название?

Дом располагается на крыше шестизэтажного здания, прямо на краю, то есть как бы балансирует над проезжей частью. Невольно вспоминается сказка «Волшебник Изумрудного города». Страшно вато там, наверное. Подробности на feshome.com



Пирамида Нанье

С 24 по 25 мая во французских Каннах прошел эксклюзивный показ короткометражного фильма «Жестокое лето», снятого звездой R & B и хип-хопа Канье Вестом. Фильм демонстрировался одновременно на семи экранах во временном павильоне, спроектированном голландским бюро OMA. Огромный белый тент пирамидальной формы скрывал трибуну на двести посадочных мест. Три экрана размещались непосредственно перед трибуной, два по бокам, один у ее подножия, и еще один нависал прямо над зрителями. Очень инновационно получились. Подробности на oma.eu

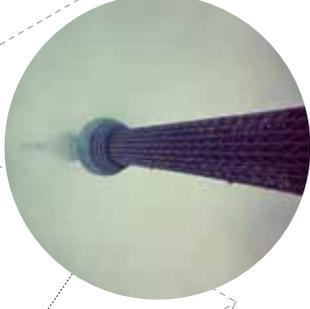
Китайцы скопировали австрийскую деревню

В конце мая в китайской провинции Гуандун завершилось строительство поселения, которое является точной копией средневекового городка Гальштат в Австрии, входящего в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО. Китайский клон Гальштата строился всего год. Инвестором выступила корпорация China Minmetals. Стоимость строительства составила \$940 миллионов. Подробности на chinadailyyapac.com



Все выше и выше

22 мая в Токио открылась высочайшая в мире телебашня, получившая название «Небесное дерево». Высота сооружения составляет 634 м, оно способно вместить около 8 тыс. человек. Стоимость реализации проекта составила \$817 миллионов. Подробности на businessweek.com



Башня для кронпринца

В середине мая в южнокорейском Сеуле перед зданием Олимпийского стадиона выросла 32-метровая башня, собранная из 50 тыс. кубиков «лего». Строительство башни заняло пять дней. Так датская корпорация LEGO отменила свой 80-летний юбилей. 14 мая кронпринц Дании Фредерик вообразил на башню красный флаг с логотипом компании. На сегодняшний день это самый высокий объект из деталей «лего» в мире. Подробности на dailyemail.co.uk



Музыкальные сараи

14 апреля в Новом Орлеане после трехмесячного перерыва вновь открылась интерактивная инсталляция уличной художницы Swoop под названием «Музыкальная катушка». Инсталляция появилась в октябре 2011 г. и представляет собой деревянные павильоны а-ля Александр Бродский, собранные из остатков старинного креольского особняка. Павильоны не простые – каждый из них является музыкальным инструментом. Здесь почти всё, включая ступеньки, кресла и даже половицы, издает какие-нибудь звуки.

Подробности на dithyrambalina.com

Подробности на dithyrambalina.com



Лидеры стран - членов «Большой восьмерки» на 37-м саммите, прошедшем во французском Довиле (май 2011 г.)

Фактор G8

G8 Factor: On April 12, Vladimir Kozhin, head of the Presidential Business Management Department, told RIA Novosti information agency that 2014 G8 summit will take place at Skolkovo Innovation Centre. The idea was first expressed by Dmitry Medvedev on April 4, at the meeting with Vladislav Surkov, Deputy Prime Minister on modernization and innovations.

12 апреля управляющий делами президента России Владимир Кожин сообщил РИА Новости о том, что саммит «Большой восьмерки» (G8) 2014 года пройдет на территории Инновационного центра «Сколково».

Соответствующая идея прозвучала 4 апреля из уст Дмитрия Медведева в ходе рабочей встречи с заместителем председателя правительства по вопросам модернизации и инноваций Владиславом Сурковым. «Задача сложная, сроки жесткие, потребуются некоторые дополнительные расходы. В целом, если брать наше общее мнение, всех ведомств, которые так или иначе в это будут вовлечены, а также города Москвы, – если будет принято такое политическое решение, то мы готовы, и это возможно», – ответил Сурков.

5 апреля Президент Фонда «Сколково» Виктор Вексельберг в интервью РИА Новости не подтвердил мнение о необходимости увеличения денежных вливаний в сколковский проект. «В основном, насколько я знаю, потребуются дополнительные деньги на элементы инфраструктуры, и в первую очередь, дорожной и транспортной. Непосредственно к территории «Сколково» это отношения не имеет», – отметил Вексельберг. Напомним: стоимость реализации проекта иннограда оценивается в 180–200 млрд рублей. Половину от общего объема инвестиций составят бюджетные средства, остальное Фонд рассчитывает получить от частного бизнеса.

9 апреля на совещании по вопросам развития Московской агломерации в подмосковном Троицке президент Медведев обсудил эту идею с мэром столицы Сергеем

Собяниным. Градоначальник пообещал, что процесс строительства на территории «Сколково» будет ускорен. Центр инноваций получит удобную связь с Москвой, в том числе за счет прокладки на территории города новой скоростной магистрали – северо-западной хорды, которая протянется от точки пересечения МКАД и Сколковского шоссе через ул. Нижние Мневники, Народного ополчения и Большую Академическую вплоть до Ярославского шоссе. «Сооружение этой магистрали идет полным ходом», – заявил Сергей Собянин.

Работы по подготовке к саммиту уже начались. 25 апреля Дмитрий Медведев по просьбе мэра Собянина подписал указ о передаче подряда на строительство дорог вокруг «Сколково» компании ОАО «Мостотрест». Данная мера понадобилась, чтобы не проводить предусмотренные законом о госзакупках обязательные торги, которые бы существенно затянули процесс подготовки ко встрече в верхах. Строительство и реконструкцию объектов транспортной инфраструктуры вокруг «Сколково» планируется завершить до 1 мая 2014 года.

Помимо этого, весной был проведен тендер на генерально-подрядчика по строительству инженерной инфраструктуры иннограда – им стала компания ОАО «Москапстрой». Что касается возведения жилых, офисных и общественных зданий на территории «Сколково», то основные силы будут брошены на район Технопарка D2. По предварительным подсчетам для проведения саммита потребуется 50 тыс. кв. м площадей, из них 30 тыс. жилых. На сегодняшний день в иннограде достраивается только здание ГиперКуба общей площадью около 7000 кв. м, в котором расположатся офисы резидентов и администрации «Сколково».

Смотр идеального жилья

Ideal housing review: Late May 2012, one of the exhibitions of the 3rd Moscow Architecture Biennale was dedicated to the competition projects for the residential quarters of the D2 (Technopark) area of Skolkovo Innovation Centre (see *i+U* No 3).

В конце мая 2012 г. в рамках 3-й Московской биеннале архитектуры в Центральном доме художника прошла выставка конкурсных проектов жилой застройки в зоне Технопарка Инновационного центра «Сколково» (см. *i+U* No 3). Замысел куратора выставки



Стенды с проектами финалистов конкурса на жилье в зоне D2 ИЦ «Сколково». Материал для экспозиции был предоставлен Фондом «Сколково»

Анатолия Белова состоял в том, чтобы показать не только тридцать проектов второго тура (победители и финалисты), но и все 337 работ первого, открытого, этапа. Размах экспозиции, а также тот факт, что это первый действительно успешный российский конкурс на современное массовое жилье, сделали выставку одним из важнейших событий Биеннале.

Согласно генеральному плану французского бюро Valode & Pistre, разрабатывающего общее решение зоны Технопарка, каждый из десяти круглых по форме кварталов будет застроен жилыми домами одного из трех типов: коттеджами, таунхаусами или пятиэтажками. Кварталы разбросаны посреди обширной озелененной территории

и соединены извилистой автодорогой. Наряду со средне- и высокоплотной жилой застройкой в кварталах также расположены различные объекты социальной инфраструктуры: школы, детские сады, культурно-развлекательные центры.

Расположение домов внутри квартала в каждом конкретном случае определялось самими конкурсантами. Если говорить о втором туре, то наряду с многоквартирными домами разных форм – взять, к примеру, дом-кольцо бюро ДНК^{AG} на участке № 1 или «город башен» на участке № 7 бюро «А-Б Студия», – для района Технопарка был разработан пока не очень привычный для России тип жилья – «городские виллы». Так, в квартале № 3 мастерская «Атриум» сгруппировала квартиры резидентов иннограда в пяти корпусах, объединенных двухэтажным стилобатом с минимаркетом и кафе. Решение со стилобатом предложило и бюро UNK project (квартал № 11), у которого двухэтажные коттеджи нависают над складками искусственного рельефа, где скрыты объекты социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры. Другой проект в одиннадцатом квартале – работа французского архитектора Антони Эммануэля Бешю. С архитектурной точки зрения она более традиционна, зато необычна по генплану. Отказавшись от регулярной сетки, Бешю объединил двухэтажные коттеджи в десять групп и живописно разбросал их по территории

events

в архитектуре так получилось, что мы научились строить жилье нового поколения для пяти процентов населения с доходом от пятисот тысяч долларов в год. А всем остальным мы предлагаем продукты позднесоветской строительной индустрии, которые с успехом продолжают плодить что ПИК, что СУ-155, что еще сотня девелоперов в Москве, Подмосковье, во всех городах-миллионниках. «Сколково» в этом смысле представляет уникальный опыт. Это попытка создать новый стандарт демократичного жилья».

Ночь «Сколково»

Skolkovo night: On May 26, an event intriguingly titled Skolkovo Night took place at Strelka Institute of Media, Architecture and Design. The Organizational committee of the 3rd Moscow Architecture Biennale asked the Skolkovo Foundation to inform the architectural community on the current state of the project in an unusual way: to hold a night presentation at the courtyard of the Strelka School.

26 мая в Институте медиа, архитектуры и дизайна «Стрелка», расположенном на Болотном острове в Москве, прошло мероприятие с интригующим названием – «Ночь «Сколково»».

Оргкомитет 3-й Московской архитектурной биеннале предложил Фонду «Сколково» проинформировать профессиональную общественность о ходе проекта нестандартным образом – провести ночную презентацию во дворе «Стрелки», ставшем эпицентром столичной культурной жизни во всех ее проявлениях: от хипстерских вечеринок до театральных премьер и философских лекций. Позднее начало мероприятия, в 22:00, не только не отпугнуло аудиторию, но и способствовало появлению на «Стрелке» многих известных людей, в дневное время обычно очень занятых. Своим вниманием мероприятие почтили, в частности, президент Фонда «Русский авангард» Сергей Гордеев, куратор Московской биеннале архитектуры Барт Голдхоорн, урбанист и публицист из Перми Александр Ложкин, активный

градозащитник Алексей Клименко, известные архитекторы Андрей Асадов, Вера Бутко, Эммануэль Крест, Владимир Кузьмин, Джеймс Макадам, Антон Надточий и др. Прослушать выступления о проекте «Сколково» собралось более 150 человек.

За организацию мероприятия взялась известный архитектурный обозреватель Елена Петухова. Фонд «Сколково» оказал ей самое активное содействие. В итоге перед собравшимися выступили четыре представителя архитектурных бюро, курирующих разные районы иннограда, а также два топ-менеджера Фонда. О концепции и истории развития проекта поведал заместитель сити-менеджера «Сколково» Джек Беннет. После него слово взяли проектировщики: Сергей Чобан (SPEECH Чобан & Кузнецов), Марина Дунаева (российское представительство бюро Valode & Pistre), Ольга Большанина (Herzog & de Meuron), а также Юрий Григорян из бюро «Проект Меганом». Об одном из самых интересных и, безусловно, интригующих районов иннограда, Гостевой зоне Z1, где располагаются купол Кадзуо Сейджимы (SANAA) и «Скала» Рема Колхааса и Рейнира де Граафа (OMA), рассказал Нассер Абулела, директор Z1.

Наибольший интерес аудитории вызвали презентации «икон» – знаковых объектов, формирующих облик иннограда. Выступающие коснулись и технического аспекта, в частности, специфики инженерных решений зданий и районов.

Выступления продлились три часа, а затем еще долгое время гости мероприятия беседовали с архитекторами и менеджерами Фонда в неформальной обстановке на террасе бара «Стрелка». Спасибо хорошей погоде, воцарившейся в майской Москве – «Ночь «Сколково»» плавно перетекла в утро.

На Градсовете в Суздале вице-президент Фонда «Сколково» Олег Алексеев призвал архитекторов к активному взаимодействию с формирующимся сообществом резидентов иннограда



Елена Петухова/Elena Petukhova

Средовой подход

Environmental approach: On July 15–16, the 8th meeting of the Skolkovo Foundation Town-planning Council gathered in the ancient town of Suzdal.

15–16 июня в древнем Суздале прошло восьмое заседание Градостроительного совета Фонда «Сколково».

Выбор места для заседания был, конечно, не случаен. В качестве темы для совета была выбрана проблема формирования среды, одновременно комфортной и благоприятной для инноваций. Суздаль служит прекрасным примером гуманной и качественной по своим средовым характеристикам городской застройки. Данное поселение имеет с инноградом определенную общность. И в плане численности жителей – 12 тыс. в Суздале против 20 тыс. в «Сколково», и в том смысле, что успешное функционирование обоих городов напрямую зависит от состояния их инвайронмента. Но если в случае с Суздалем, принимающим более миллиона туристов в год, речь идет о сохранении существующей урбанистической структуры и актуализации ее потенциала применительно к требованиям сегодняшнего дня, то у руководства «Сколково» задача иная – создать такое поселение «с нуля», среда которого стала бы катализатором научно-технического творчества, процесса создания и коммерциализации различных инноваций.

Дискуссия на градсовете выявила расхождения в представлениях его членов о характере среды, стимулирующей креативность. С одной стороны, была озвучена концепция «прямой проекции», то есть непосредственной взаимосвязи между инновационным характером предметно-пространственного окружения человека и его способностью к изобретательству. Приверженцы

такой концепции, к которым можно отнести архитекторов бюро SANAA, OMA и с оговорками Herzog & de Meuron, полагают, что «Сколково» нужна футуристическая архитектура. Некоторые проектировщики, в частности Александр Шварц из бюро Дэвида Чипперфилда, высказали возражения по отношению к данному подходу. Они считают, что значительно более благоприятное воздействие на креативность человека может оказать среда скорее традиционного, даже консервативного плана – такая среда, как у Суздаля, сочетающая камерный масштаб с разветвленной и разнообразной сетью общественных пространств, стимулирующих активные межперсональные контакты.

Следует заметить, что члены недавно созданного Совета по среде ИЦ «Сколково» – вице-президент Фонда Олег Алексеев и профессор кафедры прикладного дизайна Технологического университета Делфта Маттис ван Дайк – разделили скорее вторую точку зрения. Представители нового органа, призванного отстаивать интересы резидентов иннограда, поставили, в частности, под сомнение решение срединной части «Сколково» в виде «натюрморты» из мегаструктур. По мнению Алексеева и ван Дайка, застройка Центра инноваций должна носить более рассеянный, дискретный характер и тем самым способствовать продуктивным перекрестным контактам между различными социальными группами: университетским комьюнити, учеными из разных кластеров, предпринимателями. Эту точку зрения поддержал Григорий Ревзин. В «награду» известный архитектурный критик получил дополнительную общественную нагрузку. Вместе с директором

5

Прослушать рассказ о ходе проекта «Сколково» в Институте медиа, архитектуры и дизайна «Стрелка» собралось более 150 человек



Елена Петухова/Elena Petukhova

Центра современного искусства в Цинциннати Аароном Бецки ему поручено отвечать за координацию работы двух консультативных органов Фонда: Градсовета и Совета по среде. На вопрос же Алексея Муратова, главного редактора *i+U*, кто будет модерировать возможные конфликты между проектировщиками и резидентами иннограда, Олег Алексеев твердо ответил: «Я».

Впрочем, в качестве основного спикера от Совета по среде в Суздале выступил господин ван Дайк. Профессор из Голландии сделал доклад, посвященный влиянию качества архитектурной среды на инноваторскую культуру. Ван Дайк выразил убежденность, что такая культура формируется главным образом под воздействием трех взаимосвязанных факторов: синергии между различными

малась бы налаживанием связей между людьми, и построить для этой организации в той же Гостевой зоне отдельное здание – целиком прозрачное. Также рекомендуется разместить на территории Центра инноваций отделение полиции и представительство международной вещательной компании. Первое – в целях повышения душевного комфорта резидентов, второе – для создания объективной картины жизни в иннограде. В общем, идей тьма. Но для начала любопытно посмотреть, возникнет ли между двумя советами, градостроительным и по среде, подлинная синергия.



Маттис ван Дайк рассказывает кураторам центральных зон «Сколково», над чем следует еще подумать

Елена Петухова/Elena Petukhova

группами жителей, привлекательности предметно-пространственной среды и наличия у резидентов предпринимательского духа.

Под синергией ван Дайк понимает укрепление социальных связей между людьми – чем крепче эти связи, тем активнее движется инновационный процесс. Но этого не достичь, если среда не будет привлекательной, то есть живописной, экологичной, безопасной и комфортной. При этом, находясь в «Сколково», люди должны всеми фибрами своей души чувствовать, как важен их труд для окружающих. Только тогда у них разовьется предпринимательский дух. А без этого никакого инновационного процесса вообще не будет, уверен эксперт из Голландии.

Какие же практические следствия может иметь анализ господина ван Дайка? В принципе, самые непосредственные. К примеру, профессор из Делфта считает, что в Гостевой зоне надо непременно обзавестись Институтом социальных инноваций и экономики. Ван Дайк полагает, что такое учреждение может способствовать возникновению синергии. Новый институт станет своего рода мостиком между Технопарком и Сколково-техом, между деловыми людьми и миром ученых. Он будет также служить платформой для различных исследований, связанных с коммерциализацией инноваций. Помимо института, ван Дайк предлагает создать в «Сколково» особую организацию, которая зани-

Гиперкуб Бориса Бернаскони в процессе строительства. Таким его увидел мэр Москвы Сергей Собянин 24 мая. Президент Фонда «Сколково» Виктор Вексельберг обещал Собянину сдать объект уже в начале сентября



BERNASKONI

Таким ГиперКуб должен стать по окончании всех строительных работ



Без двух минут «гипер»

Two minutes to 'hyper': On September 2, by the City Day celebrations in Moscow, the Skolkovo Foundation plans to put into operation so-called Hypercube, the office and administrative building-transformer at the south-east end of the Guest area of Skolkovo, designed by Boris Bernaskoni (see *i+U* No 1). At least, Viktor Vekselberg, Skolkovo President promised it will be so.

2 сентября, к празднику Дня города в Москве, Фонд «Сколково» планирует сдать в эксплуатацию ГиперКуб – офисное и административное здание-трансформер в юго-восточной оконечности Гостевой зоны, спроектированное архитектором Борисом Бернаскони (см. *i+U* № 1). Так пообещал президент Фонда Виктор Вексельберг. И обещание это он дал не кому-нибудь, а мэру Москвы Сергею Собянину, когда тот 24 мая посетил территорию иннограда.

events

Сроки открытия ГиперКуба переносились уже дважды – с осени 2011-го на май 2012-го. Но тут такое дело – слово мэру. Не успеть нельзя.

ГиперКуб позиционируется как первое инновационное здание инновационного города. В проекте Бориса Бернаскони действительно много новаторских решений: двусветные залы, которые превращаются в офисы, сидения, которые убираются в пол одним нажатием кнопки, фасады в виде гигантских медиапанелей (31 x 31 м). Не удивимся, если там когда-нибудь снимут фильм про Джеймса Бонда...

Но все это в будущем. На данный момент возведен остекленный бетонный каркас, опоясанный выносными галереями – экзоскелет, как называет его автор проекта. Электричество к зданию пока не подведено, поэтому, когда мэр

посещал стройку, демонстрации технологических чудес не произошло. Не увидел он, естественно, и медиапанелей – их на стройплощадку еще не привезли. Так что на данный момент это просто куб – без приставки «гипер»...

Для 35-летнего Бориса Бернаскони ГиперКуб станет первым крупным построенным объектом... Как и для Центра инноваций «Сколково». Очень символично. Нет сомнений, что завершение строительства ГиперКуба станет событием международного масштаба: Борис не раз заявлял о себе как о талантливом концептуалисте, а тут такое серьезное здание в таком серьезном месте. До чего же приятно гордиться своим архитектором! В кои-то веки...

уровня решено отдать под выставку-исследование, посвященное истории создания и развития российских наукоградов. Там будут представлены материалы по 37 наукоградам, доставшимся нам в наследство от СССР, включая Жуковский, Реутов, Троицк, Фрязино и т. д. Этим проектом занимается комиссар российского павильона, известный архитектурный критик Григорий Ревзин, являющийся, как и Чобан, членом Градсовета «Сколково».

До недавнего времени о дизайне российской экспозиции не было известно ровным счетом ничего. Однако на последнем заседании Градсовета «Сколково», состоявшемся 15 июня в Суздале, Григорий Ревзин приоткрыл завесу тайны. Вместо привычных распечаток, видеопроекций и макетов, экс-

На открывающейся в конце августа Венецианской архитектурной биеннале куратор российского павильона Сергей Чобан представляет экспозицию о «Сколково».



Фонд «Сколково» / Skolkovo Foundation

1
Сокураторы – руководящий партнер бюро SPEECH Чобан & Кузнецов Сергей Кузнецов и арт-директор бюро nps tchoban voss Валерия Каширина.

Таинственные узоры

Mysterious patterns: Late August, the Russian pavilion will open its exhibition at the 13th Venice Architecture Biennale. This time, like it was at the last biennale, Sergey Tchoban, leading partner of the Moscow SPEECH Tchoban & Kuznetsov office and the Berlin-based firm, nps tchoban voss, as well as member of Skolkovo Town-planning Council, one of the planners of the D1 area of Skolkovo Innovation Centre will be curator of the Russian pavilion. Tchoban acts also as designer of the exhibition.

В конце августа состоится официальное открытие экспозиции российского павильона в рамках 13-й Биеннале архитектуры в Венеции. Точная дата открытия неизвестна – ее утверждают организаторы Биеннале, а они пока молчат.

Куратором российской экспозиции, как и в 2010 году, выступает архитектор Сергей Чобан – руководящий партнер московского бюро SPEECH Чобан & Кузнецов и берлинского бюро nps tchoban voss, член Градостроительного совета Фонда «Сколково», один из проектировщиков зоны D1 иннограда. Дизайн выставки тоже придумывает Сергей Чобан.

Экспозиция будет посвящена проекту Центра инноваций «Сколково». В верхнем уровне российского павильона посетители смогут ознакомиться с генеральным планом иннограда, предложениями по застройке пяти его районов, а также с материалами первого открытого архитектурного конкурса, объявленного Фондом «Сколково», – на жилье в районе Технопарка. Пространство нижнего

позиция «Сколково» будет состоять из своего рода «цифровых панно»: стены и потолки залов второго этажа покроют орнаменты из QR-кодов (Quick Response Code) – двухмерных штрих-кодов, в каждом из которых будет зашифрована та или иная графическая и текстовая информация о «Сколково». Считать эту информацию посетители смогут с помощью айпадов – интернет-планшетники им будут выдавать при входе в павильон.

Особенно впечатляет оформление центрального зала павильона – квадратного в плане. Чобан предложил сконструировать там купольный свод из QR-кодов – придуманное им пространство вызывает в памяти «бумажный» проект Александра Бродского и Ильи Уткина конца 1980-х годов под названием «Современный архитектурно-художественный музей» (Contemporary architectural art museum), где над улицами воображаемого мегаполиса нависает гигантский стеклянный купол. Чистое и элегантное решение! Только вот хватит ли на всех айпадов?

FAST FORWARD

THE 48th ISOCARP PLANNING WORLD CONGRESS

Узнайте мнение ведущих международных экспертов и передовой зарубежный опыт планирования городов.

Станьте экспертом в рабочих группах, посвященных динамичному развитию городов. Примите участие в Международном форуме планировщиков.

Откройте для себя один из самых прогрессивных российских городов.

ПЕРМЬ, РОССИЯ

10-13 СЕНТЯБРЯ 2012

Подробная информация и регистрация на сайте Конгресса

ISOCARP2012.RU

«Я абсолютно убеждена, что Конгресс в Перми станет выдающимся событием для профессионалов планирования городов. Для всей России это очень важное с практической точки зрения мероприятие. И оно будет интересно и полезно всем»

Надя Нилина,
директор Лаборатории урбанизма МАРШ
г. Москва.



Жак Херцог и Пьер де Мерон, знаменитые архитекторы из Базеля, построили множество зданий по всему миру. И ни одного в России. Жаль. А ведь могло получиться. В 2002 г.

Херцог и де Мерон спроектировали торгово-развлекательный центр Luxury Village в Барвихе, но в итоге заказ получило бюро «Проект Меганом». В 2006 г. они участвовали в конкурсе на башню Газпрома в Петербурге – их проект был одним из лучших, однако победа досталась бюро RMJM. Может быть, теперь, наконец, сложится? Ведь лауреаты Притцкеровской премии, архитектурного аналога Нобелевки, разрабатывают в Инновационном центре «Сколково» комплекс университета.

Пьер де Мерон: Хорошее жилье должно быть спроектировано изнутри наружу

В данный момент тандем активно работает над проектом Сколковского института науки и технологии (Сколковотеха). Работа длится уже полгода, в ней участвует огромное количество специалистов. Все указывает на то, что это будет нечто особенное. Кроме того, недавно бюро Herzog & de Meuron завершило работу над программой конкурса на жилую застройку в зоне университета Дз. Конкурс еще не объявлен – согласно информации, полученной от Фонда, это должно произойти в сентябре. Журнал расспросил Пьера де Мерона, по совместительству являющегося членом Градостроительного совета Фонда «Сколково», о проекте зоны университета и намечающемся конкурсе.

Когда вы впервые услышали о замысле Дмитрия Медведева по созданию на территории России образцового технополиса или иннограда, о чем вы подумали? И что вы думаете об этом сейчас?

Мы считаем, что это хорошая инициатива, ведь она призвана способствовать привлечению инвестиций в российскую науку, улучшению ее инфраструктуры и прекращению оттока из страны талантливых исследователей.

Это идея в чем-то утопична, и как всякая утопия, она завораживает.

Сам мастер-план «Сколково» – превосходная основа для развития современной архитектуры в России. В проекте участвуют лучшие архитектурные бюро мира. При этом и российскими коллегами «Сколково» дает немало возможностей для экспериментов.

Как вы считаете, можно ли ожидать каких-либо серьезных изменений в проекте «Сколково» в связи с недавним решением о проведении в «Сколково» саммита «Большой восьмерки», о чем было объявлено в середине апреля? Осталось не так много времени... Не повредит ли спешка качеству проекта?

Это очень хороший вопрос. В случае со «Сколково» самая главная проблема – это сроки. Любой проект складывается из трех компонентов: качества, стоимости и сроков. Чтобы обеспечить успех проекта, заказчик должен с самого начала четко определить, какому из этих трех компонентов отдать приоритет. Первые два компонента сочетаются очень хорошо; с третьим сложнее – тут требуются внимание, время и опыт. Мы очень надеемся, что сжатые сроки, установленные в связи с подготовкой ко встрече «Большой восьмерки», не повредят качеству проекта.

Первоначальный мастер-план «Сколково», подготовленный AREP, здорово видоизменился. Что вы можете сказать о конечном результате?

Не думаю, что мастер-план так уж сильно изменился. Ключевые элементы схемы AREP сохранены и даже усилены. Инноград по-прежнему состоит из районов – городских деревень смешанного функционального наполнения. Эти «деревни», как и прежде, связаны между собой бульваром и вписаны в существующее природное окружение, обогащенное деликатными ландшафтными решениями Мишеля Девиня. Единственное, что действительно поменялось, это архитектурный облик иннограда.

Jacques Herzog and Pierre de Meuron have built numerous buildings all over the world. And as yet not one of their buildings is in Russia. This is a pity – especially since it could so easily have been otherwise. In 2002 Herzog & de Meuron designed a shopping and entertainments centre for Luxury Village in Barvikha, but in the end the commission went to Project Meganom. In 2006 they took part in the competition to design the Gazprom Tower in St Petersburg; their design was one of the best, but victory went to RMJM. Perhaps, though, everything will come together now? It seems that it might well do. After all, they are the planners for the university zone (Zone D3) at Skolkovo.

Pierre de Meuron: Good housing should be designed from the inside out

At the present moment, Herzog & de Meuron are working on the design for the university complex. The project started a year and a half ago and involves an enormous number of specialists. Everything points to the result being something special. Furthermore, Herzog & de Meuron recently completed work on the programme for the competition to design residential buildings in Zone D3. The competition is yet to be announced; according to information received from the Skolkovo Foundation, this should happen in September. *I+U* magazine asked Pierre de Meuron, one of the two Founding Partners of this architecture firm and a member of the Urban-Planning Council of the Skolkovo Foundation, about the project for the university zone and the forthcoming competition.

When you first heard of President Medvedev's idea of creating a new exemplary science city in Russia, what did you think of it? What do you think of it now?

We believe it is a good initiative if it can attract investment in Russian research, provide the best facilities, and prevent talented researchers from leaving the country. It is a utopian idea and, like all utopias, there is something fascinating about it. The Skolkovo master plan itself is good common ground that should help to develop contemporary architecture in Russia. It will combine distinctive individual buildings designed by the best architectural practices in the world with considerable areas in which contemporary Russian architects will be able to experiment.

The architectural situation in Russia is rather special: there is not much respect for copyright and competitions are often organized unprofessionally. You must be well aware of this already: in 2002 you took part in the Barvikha Luxury Village project and, as far as I understand, it was not your best experience. When your firm was commissioned to design the university zone, you were presumably conscious of all the risks. But you still accepted the job. You and Jacques are great optimists, it seems?

We work around the world on large public and private projects. In many countries an element of risk is always present. You are right to mention our previous experiences in Russia. So far, none of our projects has gone past the concept stage. Nevertheless, Russian culture is extremely fascinating and we are great optimists.

Do you think we should expect major changes to the Skolkovo project in the future in view of ex-President Medvedev's recent decision to hold the G8 summit at Skolkovo, as announced in mid-April? There's not that much time left... Won't the rush affect the quality of the project?

That's a very good question. The main challenge in this project is the schedule. Every project consists of three components: quality, cost, and

Шоу-рум компании Vitra (VitraHouse) в немецком городе Вайль-на-Рейне. Архитекторы Жак Херцог и Пьер де Мерон, 2007–2009

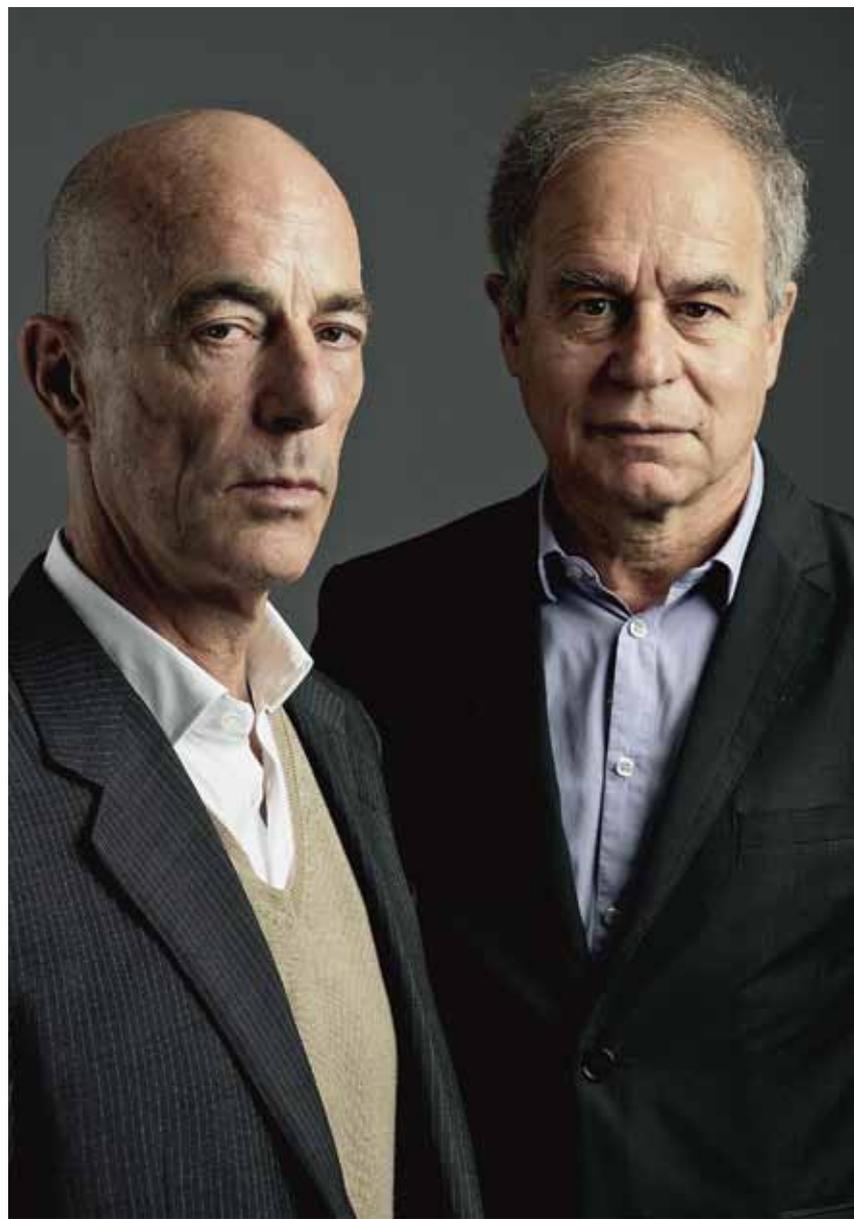


people

“

Результаты первого конкурса «Сколково» очень многообещающи, хотя, пожалуй, некоторые проекты отличает излишний формализм. Впрочем, победившие работы действительно обладают множеством достоинств. Конкурс наглядно демонстрирует, что современная российская архитектура, долгое время пребывавшая в спячке, наконец-то ожила.

”



© Марко Гроби/Марко Гроби

Сперва планировка университета была асимметричной. Сейчас корпуса нанизаны на одну ось. Чем была обусловлена подобная трансформация плана? Существует масса причин, почему проект стал таким, каким он стал. Наше первое предложение было разработано за пять недель. Этот быстрый набросок, подготовленный к заседанию Градсовета 2 сентября, представлял собой спонтанный ответ на ряд градостроительных и концептуальных вопросов. В результате нами была разработана анфиладная структура, позволяющая уравновесить учебную и общественную составляющие университета. Этот вариант, однако, имел ряд недостатков. Масштаб дворов был слишком велик – большую часть года эти открытые пространства попросту не использовались бы или использовались, но не целиком. Кроме того, в первой версии проекта связи между разными исследовательскими центрами были недостаточно сильны. В ходе переговоров со Сколковотехом и их партнерами из Массачусетского технологического института (MIT) мы осознали, какую важную роль играет сотрудничество между исследователями из разных областей. Этот момент сильно повлиял на дальнейшую эволюцию проекта. На сегодняшний день мы имеем продуманную осевую систему, которая фактически является соединением двух геометрических схем – сеточной и радиальной, где могут сосуществовать два разных мира, две разные функции – мир кабинетных исследований, и мир насыщенной общественной жизни. Сложность теперь создается не асимметрией плана, а инновационной организацией пространственных связей.

Структура университета весьма необычна: первый этаж решен как мозаика из лабораторных помещений и внутренних двориков, второй состоит из коль-

цевидных опен-спейсов, а третий – гибрид первого этажа со вторым. На ум не приходит ни одной аналогии. Почему для данного объекта была выбрана именно такая планировочная схема? На самом деле этот проект очень сильно укоренен в истории архитектуры. С типологической точки зрения речь идет о структуре, состоящей из дворов, окольцованных бульварами. С точки зрения функционального наполнения можно говорить о попытке подчеркнуть значимость общественных пространств здания, мест, где происходят все встречи – случайные и не очень. Люди вступают в контакт друг с другом легко и естественно, как в маленьком городке. По своему объемно-пространственному решению здание скорее напоминает кампусы университетов и колледжей Европы и Америки, нежели комплексы позднесоветских вузов.

Насколько плодотворным было ваше сотрудничество с представителями Сколковотеха и их партнерами из MIT? Выдвигали ли они со своей стороны какие-то особые пожелания? Проект разрабатывается в тесном сотрудничестве со Сколковотехом, в особенности с Эдом Кроули, его президентом. Он невероятно интересный человек, кроме того, он еще и архитектор. Дискуссии с таким просвещенным заказчиком приносят колоссальную пользу. К требованиям конечного пользователя мы относимся со всей серьезностью – учет этих требований только обогащает проект. MIT участвует в проекте в качестве внешнего консультанта. Вклад его специалистов заключается в том, что они, опираясь на свой многолетний опыт планирования университетских зданий, анализируют наши наработки и помогают нам находить более инновационные решения.

schedule. To ensure that a project is successful, the client has to be clear from the beginning which of these three components is the biggest priority. Two of the three components can easily coexist; achieving the third is not impossible, but requires much care, time, and experience. We very much hope that the tight timeline requested for the preparation of the G8 event will not compromise the quality of the project.

On what terms did you accept membership of the Skolkovo Foundation Urban-Planning Council? Did they promise you any commissions?

Obviously, we did not do it for money; we are participating for the sake of the experience.

As I've already mentioned, we are fascinated by Russian culture and were curious to interact with contemporary Russian intellectuals who are members of the board.

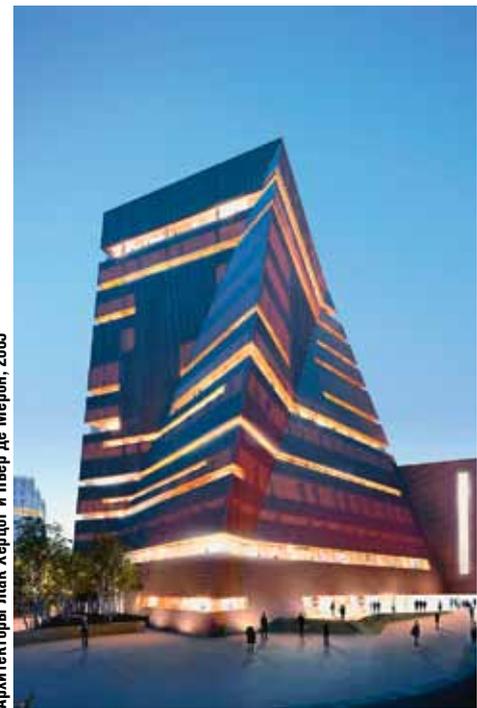
The original Skolkovo master plan by AREP has been drastically changed since it was approved by the Urban-Planning Council in the middle of summer 2011. What do you think of the result?

I don't think the current master plan is a drastic change from the original concept. All the key elements of the original AREP scheme have been retained and enhanced: the various districts / urban villages are adjacent to one another and contain a mix of different functions. They are linked by a boulevard and are inscribed in the existing topography, amplified and enhanced by Michel Desvigne's sensitive intervention.

The only elements that have changed are the architecture and the fact that a contemporary master planning strategy has replaced the classic urban-block structure. I think the result is very interesting and allows Russian architects to take an important role in the further development of Skolkovo.

The initial layout of the campus was asymmetrical. Now the four circular buildings of the university are threaded onto a single axis. What was your reason for transforming the plan in this way?

Our previous scheme was developed in five weeks; this first, quick exercise addressed many urban as well as conceptual issues simultaneously and spontaneously. The result was our enfilade scheme, which combined the two geometries while trying to mediate between the university's rational and social components. This scheme had several problems. The scale of the courtyards was too large and most of these outdoor spaces were not going to be used for most of the year. The radial layout was inefficient for laboratory use and the connectivity between different fields of research was very poor. While talking to MIT and Skolkovotech, we realized the importance of how researchers collaborate – the way they work with each other and form their own academic structure while allowing for



Конкурсный проект расширения галереи Tate Modern в Лондоне. Архитекторы Жак Херцог и Пьер де Мерон, 2005

© Herzog & de Meuron and Hayes Davidson

9.



© Иван Баан/Iwan Baan

Жилые дома в зоне университета выстроены в прямые линии. Почему вы решили отказаться от квартального деления, предложенного AREP, и предпочли строчную застройку?

Как вы знаете, в России очень строгие нормы инсоляции. В замкнутых кварталах возникают затененные углы, из-за чего квартиры стандартного размера не получают требуемой дневной нормы освещения. Предложенная линейная планировка позволяет добиться оптимальной степени освещенности. Мы также учитывали рельеф местности. Нам хотелось, чтобы придомовые палисадники по ощущению были как можно более приватными – отсюда перепад высот между ними и улицей. Пускай эта типология и отличается от квартальной, прав на существование у нее ничуть не меньше. Мы считаем, что выбор данной типологии позволил нам создать очень гуманную среду, гармонично сочетающуюся с окружающей природой. Плотность жилья в зоне D3 ровно такая, чтобы людям здесь было комфортно.

Схема расположения жилых домов в университетской зоне D3 удивительным образом напоминает план зоны D4, разработанный бюро «Проект Меганом» и Stefano Boeri Architetti. Так случайно получилось?

На первый взгляд планировки этих зон и впрямь похожи. Однако если присмотреться, станет очевидно, что они в корне различны и скорее как бы дополняют друг друга.

У Боери и Григоряна мы видим девять полос жилья, каждая из которых застроена домами определенной типологии, то есть на каждом таком участке – свой стиль жизни. В своем проекте мы использовали ту же линейную планировку, но, в отличие от наших соседей, перемешали между собой разные типологии жилья и сгруппировали жилые полосы вокруг общественного ядра – центра семейного досуга. По нашему мнению, это оправданное решение, потому что оно отвечает основным стандартам современной жизни.

Вы как-то координируете свои действия с «западными» и «восточными» соседями – кураторами зоны Z1 SANAA и OMA и кураторами зоны D4 Юрием Григоряном и Стефано Боери?

Подобная совместная работа необходима и, по правде говоря, довольно-таки интересна. Конечно, мы общаемся со своими соседями. Наши команды часто встречаются на воркшопах, специально устраиваемых для обсуждения взаимосвязей между районами; кроме того, мы регулярно обмениваемся чертежами. Что касается внутренней планировки и застройки районов, то здесь у нас больше независимости, мы сами решаем, что необходимо для создания инновационной среды.

Как вы только что сказали, на некоторых участках типологии жилья перемешаны. С чем это связано? И еще небольшой вопрос по поводу намечающе-

maximum future flexibility for the university. These key ingredients had a major influence on the design. The project became an intelligent system organized along an axis, which is in fact an overlap of two systems in which two different worlds/functions can cohabit. Complexity is no longer created by asymmetry in the plan but rather within the innovative section.

The Skolkovotech project has been nicknamed 'Kaleidoscope'. Why?

Our previous proposal was called 'Enfilade'. When we changed the scheme, the client requested a new name for the project. At that point the word 'kaleidoscope' expressed the complexity and the magical world created by our project. In other countries – such as China, for instance – it is common to assign names to projects. I find this cultural ritual quite captivating.

The university has a distinctive structure: the ground floor is a tessellation of laboratories and courtyards; the first floor consists of circular open spaces; and the second floor is a hybrid of the ground floor and first floor. There seems no analogy in the history of architecture. Why did you choose this layout?

In fact, it is very much a building rooted in the history of architecture. Typologically, it is a courtyard structure penetrated and surrounded by circular boulevards. Programmatically, it is an attempt to enhance the importance of public space and coincidental meetings inside the building. People get in touch with one another very easily and very naturally, as in a small city.

Did you discuss your ideas for the design of the university with Skolkovotech? If so, did they express any special wishes as to the design of the university complex? Is MIT taking any part in the project?

Yes, the project is developing in close collaboration with Skolkovotech and especially with Ed Crawley, who is President of this institution. He is a very interesting person and an architect himself. Discussions with such an educated client are always the best thing for a project. We always take a great deal of care to integrate all the requirements of the end user into our design; taking these key parameters into account only further enriches the project. MIT is also involved in the project as an external consultant; it brings with it its extensive experience in planning such facilities, and its contribution involves challenging the design and helping us find the most innovative solutions.

Residential buildings in the University Zone are laid out in straight lines. Why did you reject the street block structure proposed by AREP?

As you know, Russian sun exposure norms are very strict. Closed urban blocks create shaded corners where standard-sized apartments would not receive the required amount of light per day. The proposed linear scheme allows for the perfect amount of sun exposure because all the gardens run parallel to the south-oriented buildings. We also made careful use of the existing topography to create a difference in levels between street and gardens, providing privacy within them.

Although this is a different typology from the urban block, it is just as valid. We believe that in the case of this particular design proposal it helps create a very friendly low-rise environment which is integrated into the surrounding nature, and generates an urban density which produces comfortable and active neighbourhoods.

The arrangement of residential buildings in Zone D3 (the university zone) is surprisingly reminiscent of the D4 layout designed by Project Meganom and Stefano Boeri Architetti. Is this a coincidence?

There is a similarity in layout if we compare the two districts at first glance. However, when you take a closer look at the two projects, it becomes obvious that the proposals are very different and in fact complementary. Stefano Boeri and Yury Grigoryan's proposal provides for a series of strips made up of a collection of diverse typologies defining different ways of living. Our design is in fact complementary to their proposal

Слева направо: Давид Чипперфилд (сокуратор зоны D1 ИЦ «Сколково»), Пьер де Мезон (сокуратор зоны D3) и Кадзуо Сейджима (сокуратор зоны Z1) обсуждают генеральный план иннограда



© Сириль Заннеттаччи/Супп. Zampetacci

people

гося конкурса. Согласно конкурсной программе **цветовые решения фасадов и кровли должны быть одинаковыми. Как вы объясните это требование?** Смещение типологий подразумевает разную застройку. Такое смещение делает среду разнообразнее, гуманнее – по контрасту с монотонностью панельных многоэтажек, в изобилии встречающихся в России. К тому же подобный прием способствует возникновению контактов между различными социальными группами, предотвращает сегрегацию; мы считаем, что это принципиально важно для создания сбалансированной городской среды.

Все наиболее успешные современные мастер-планы основаны на принципе смешения типологий – это отражает разнообразие общества и созвучно современному подвижному образу жизни. Мастер-планы, помимо прочего, всегда задают некие эстетические рамки, смысл которых – в установлении баланса между архитектурными решениями разных специалистов. Это либо цветовые ограничения (скажем, можно использовать только белый цвет), либо ограничения на использование строительных материалов (например, отделывать фасады можно лишь кирпичем). Современная российская архитектура очень экспрессивна и разнообразна, с распадом СССР люди стали стремиться к индивидуальности, что неудивительно. В то же время мы считаем, что требование использовать один общий цвет или материал для всех жилых объектов в зоне D3 не соответствовало бы реальности российского рынка и желанию людей иметь уникальный дом.

Нас самих страшно увлекает исследование отношения между крышей и фасадом, причем уже давно; для нас это продолжающийся

эксперимент, отразившийся во многих наших проектах. Фасад становится крышей, и вместе они формируют единое целое – это подчеркивает пластику объекта. Мы считаем, что наше требование об унификации отделки стен и кровель позволяет, с одной стороны, визуально объединить район, а с другой – не ограничивает свободу самовыражения архитекторов.

Что вы можете сказать о результатах предыдущего конкурса – на жилые районы Технопарка? И чего вы ожидаете от нынешнего?

Результаты первого конкурса очень многообещающие. Хотя кое-какие проекты, пожалуй, излишне формалистичны. Впрочем, победившие работы обладают множеством достоинств. Конкурс наглядно демонстрирует, что современная российская архитектура, долгое время пребывавшая в спячке, наконец-то ожила.

Мы очень надеемся, что конкурс на жилье в университетской зоне привлечет внимание молодых архитекторов – как россиян, так и иностранцев. Кто-то может сказать, что предложенный нами мастер-план слишком строг, что участникам будет тесно в установленных нами рамках, и в итоге все сведется к конкурсу на фасады. Хочу заранее выразить несогласие с подобным утверждением. Хорошее жилье должно быть спроектировано изнутри наружу. Даже если общий план района уже задан, возможностей для игры с типологиями квартир и таунхаусов все равно предостаточно.

Подготовили Анатолий Белов и Марина Цай



Визуализация улицы в университетском районе D3 Инновационного центра «Сколково». Архитекторы Жак Херцог и Пьер де Мерон, 2012



because of the linear layout, but our niche is organized around its own centre, the Family Campus. In our opinion, this is a sensible proposal; it takes content and living standards into account without mimicry.

As you develop your design proposals, do you coordinate your actions with your 'western' and 'eastern' neighbours – SANAA and OMA, who are curating Zone Z1, and Yury Grigoryan and Stefano Boeri, the curators of D4?

Such coordination is necessary and actually very interesting. Yes, we have talked to our neighbours. Our teams meet frequently in workshops to discuss the interfaces between districts; we have also exchanged drawings on a regular basis. The designs within the boundaries of each district are more independent of each other; all of us have had to independently define what it is that makes an environment conducive to innovation.

And finally, a few questions about the current competition for the housing area in the D3 Zone.

On some of the plots the housing typologies are mixed: townhouses alternate with apartment buildings. Why? Also surprising is requirements for the cladding of the residential buildings – namely, that the colours of the facades and roofs should match. Why this restriction?

The mix of typologies implies a mix of different heights; it creates diversity, a friendlier, human-scale, environment, in stark contrast to the infinite alignment of *Khrushchevka* [Khrushchev-era prefabricated buildings] erected in Russia during the 60s and 70s. It also allows different social groups to mix, excluding segregation; we believe this is critical for the creation of a balanced urban environment.

Successful contemporary master plans are based on the principle of mixed typologies because this reflects a diverse society and contemporary way of living. Master plans usually define at least one aesthetic rule which helps create a balance and bring together all the various interventions by different architects. In some cases this rule is based on a single colour (e.g. white); in other cases it might be a single material (e.g. brick). Contemporary Russian architecture is very expressive and diverse; after Communism what people are looking for is individuality. We felt that imposing a single colour or a material for the whole district did not correspond to the reality of the Russian market and to people's desires to have a unique house.

We have been looking into the relationship between roof and facade in our own practice; this is an ongoing experiment that we have been researching over the course of many years and many projects. It erases the vernacular expression of the pitched-roof buildings by emphasizing volumetric expression. The facade becomes the roof and together they form a unity. We think it is an intelligent way to unify the district without limiting architects' freedom of expression.

What can you say about the results of the previous competition? And what do you expect from the current one?

The results of the first competition are promising; some of the projects tend towards formality, but all are very generous. I think the winning projects have strong qualities and show the way Russian contemporary architecture has progressed after lying dormant for so many years.

With the competition for the residential area in the university district we hope to attract young architecture offices. The exercise at hand is the architect's classic task: to design a residential building. Some would say that our master plan proposal is too strict; it doesn't give the participants enough design freedom and will end up being a facade competition. I have to strongly disagree with such statements. We believe in order and in the fact that good housing should be designed from the inside out. Even if the overall layout of the district is predefined, there is a lot of room for playing with the typologies of the apartments and townhouses.

1
Жак Херцог и Пьер де Мерон являются кураторами зоны D3 Инновационного центра, последний к тому же входит в состав Градостроительного совета Фонда «Сколково» / Jacques Herzog and Pierre de Meuron are the curators of Zone D3 at Skolkovo. Pierre de Meuron is also a member of the Urban-Planning Council at the Skolkovo Foundation.

2
В Сколковотехе будет 15 таких центров / There will be 15 such centres at Skolkovotech.

Победить прямоугольник

В 2001 году швейцарские архитекторы Жак Херцог и Пьер де Мерон стали лауреатами Притцкеровской премии – самой престижной награды в области архитектуры. Выступая на церемонии вручения премии, которая проходила в усадьбе Монтичелло на юге штата Виргиния в США, Жак Херцог произнес следующую фразу: «Мы не хотели возникновения секты минималистов. Напротив, мы были ошеломлены теми разрушительными действиями, которые вызвала так называемая минималистская архитектура со своим морализаторством, перфекционизмом... Нас, в свою очередь, стала все больше и больше смущать та доминирующая роль, которую прямоугольник играет в наших проектах». История с проектом Сколковского института науки и технологии (Сколковотеха) Херцога и де Мерона ¹ показывает, что это были не пустые слова.

К работе над университетским комплексом в иннограде швейцарское бюро приступило где-то полгода назад. Первые результаты были представлены на заседании Градостроительного совета Фонда «Сколково», состоявшемся 2 сентября 2011 г. (см. *i+U* № 1). Напомним, что архитекторы подготовили два эскизных варианта комплекса. В первом варианте здание состояло из четырех круглых корпусов, которые складывались в асимметричную композицию, похожую на изображение молекулярной структуры какого-нибудь простого химического вещества вроде CO₂. Второй вариант предлагал

принципиально иную геометрическую схему – вместо четырех кругов там было два прямоугольника, «вложенных» друг в друга на манер звеньев цепи. После долгих обсуждений было принято решение остановиться на первом варианте. Круг, в конце концов, победил прямоугольник.

Если говорить о последней версии проекта Сколковотеха, то принципиальные отличия от первоначального эскиза состоят в том, что теперь все круги нанизаны на одну ось, а некогда большие, каплевидной формы внутренние дворы разбиты на множество прямоугольных садов габаритами около 25x70 м. (Сады чередуются с помещениями исследовательских центров Сколковотеха ² в шахматном порядке.) Кругов всего три, все они разных диаметров (145, 95 и 280 м).

Высотность университетского здания варьируется от 2 до 10 этажей. Круги диаметрами 145 и 280 м вмещают, главным образом, лабораторные помещения, офисы и конференц-залы, относящиеся к исследовательским центрам (они занимают 60 процентов площадей). Круг диаметром 95 м, названный архитекторами «Агора», является одновременно парадной входной группой, главным общественным пространством комплекса и связующим звеном между исследовательскими центрами. Корпус «Агоры» – самая высокая часть университетского здания: на десятом этаже корпуса, прямо под изломом двускатной кровли, размещается ресторан, а под ним – помещения администрации, библиотека, студенческий центр и многосветная аудитория, отдаленно напоминающая Большой зал Иофановского Дворца советов. Снаружи «Агора» похожа то ли на уют, то ли

Beating the rectangle

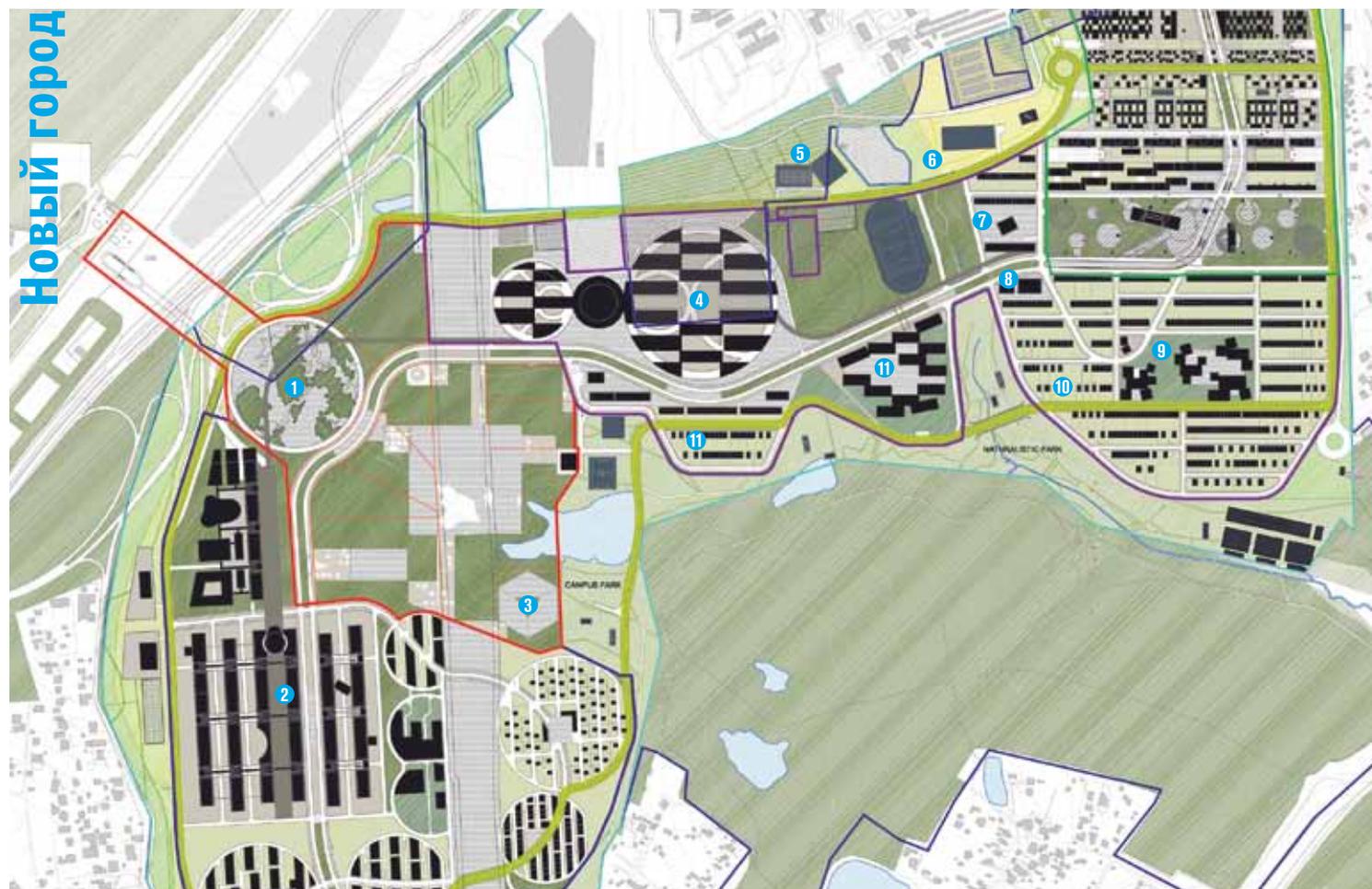
In 2001 the Swiss architects Jacques Herzog and Pierre de Meuron won the Pritzker Prize, the world's most prestigious architecture award. Speaking at the awards ceremony, which took place at Monticello in the south of Virginia in the USA, Jacques Herzog said as follows: "We did not want a sect of Minimalists. On the contrary, we were aghast at the ravages caused by so-called Minimalism in architecture, which was linked with morals and perfection and had the imprint of latent Protestant zeal. We in turn began to have more and more doubts about the dominance of the rectangle in our designs." The history of the creation of Herzog & de Meuron's design for Skolkovo Institute of Science and Technology (Skolkovotech) shows that these were no empty words. ¹

The Swiss firm started working on the design of the university about a year and a half ago. The first results of this work were presented at the sixth meeting of Skolkovo's Urban-Planning Council, which was held on September 2nd, 2011 (see *i+U* No. 1). The architects prepared two sketch versions of the university complex. In the first version the building consisted of four circular blocks forming an asymmetrical composition which was similar to the molecular structure of a simple chemical substance such as CO₂. The second version proposed a different geometrical pattern: instead of circles there were two rectangles joined to one other like links in a chain. After lengthy discussion, it was decided to pursue the first version. The circle got the better of the rectangle.

The fundamental differences between the latest version of the design for Skolkovotech and the original sketch are that all the circles have been strung together on a single axis and the formerly large drop-like courtyards have been split up into a large number of rectangular gardens. (The gardens alternate in a chequerboard pattern with spaces containing the university's research centres.) ² There are three circles in all, and they all have different diameters (145, 95, and 280 metres). The university building will vary in height from 2 to 10 storeys. The 145- and 280-metre diameter circles will mainly accommodate laboratory spaces, offices, and conference rooms relating to the research centres (they occupy 60% of the total floor area of the university complex). The 95-metre circle, which the architects call the 'Agora', is simultaneously the complex's front entrance area, the university's principal public space, and a connecting link between Skolkovotech's research centres. The Agora block is the highest part of the university building: on its 10th floor, right under the fold of the double-pitched roof, is a restaurant, underneath which are the administration offices, library, students' centre, and a circular multi-height auditorium. The ceilings in most of the rooms in this block are tilted; the slopes of the roof extend downwards as far as the third storey. On the outside, the Agora resembles an iron or the tip of a slotted screwdriver; it is impressively monumental. The complex's second floor consists of intersecting, annular open-space areas with a variety of functions (canteen, administration office, sports area, recreational zone).

The university complex is the largest structure in Zone D3, swallowing up approximately a third of the total area. ³ Herzog & de Meuron have placed the complex at the zone's western edge, next to OMA's 'Rock' multifunctional complex and the glass dome designed by SANAA (Zone Z1, the visitors' zone). Together with the technopark building (see *i+U* No. 3), the above buildings form Skolkovo's principal architectural ensemble.

Here it would be impossible to ignore the relation between the positions of the buildings that make up this ensemble. If you look at the layout of the central part of Skolkovo, then what you see here is a classic triradial urban layout: Trekhgorka Station, the dome, and the Rock multifunctional complex stand almost on the same line, forming the main axis; the sleeves of the boulevard, on which the technopark and university are oriented, are the



Фрагмент генерального плана
Инновационного центра «Сколково»

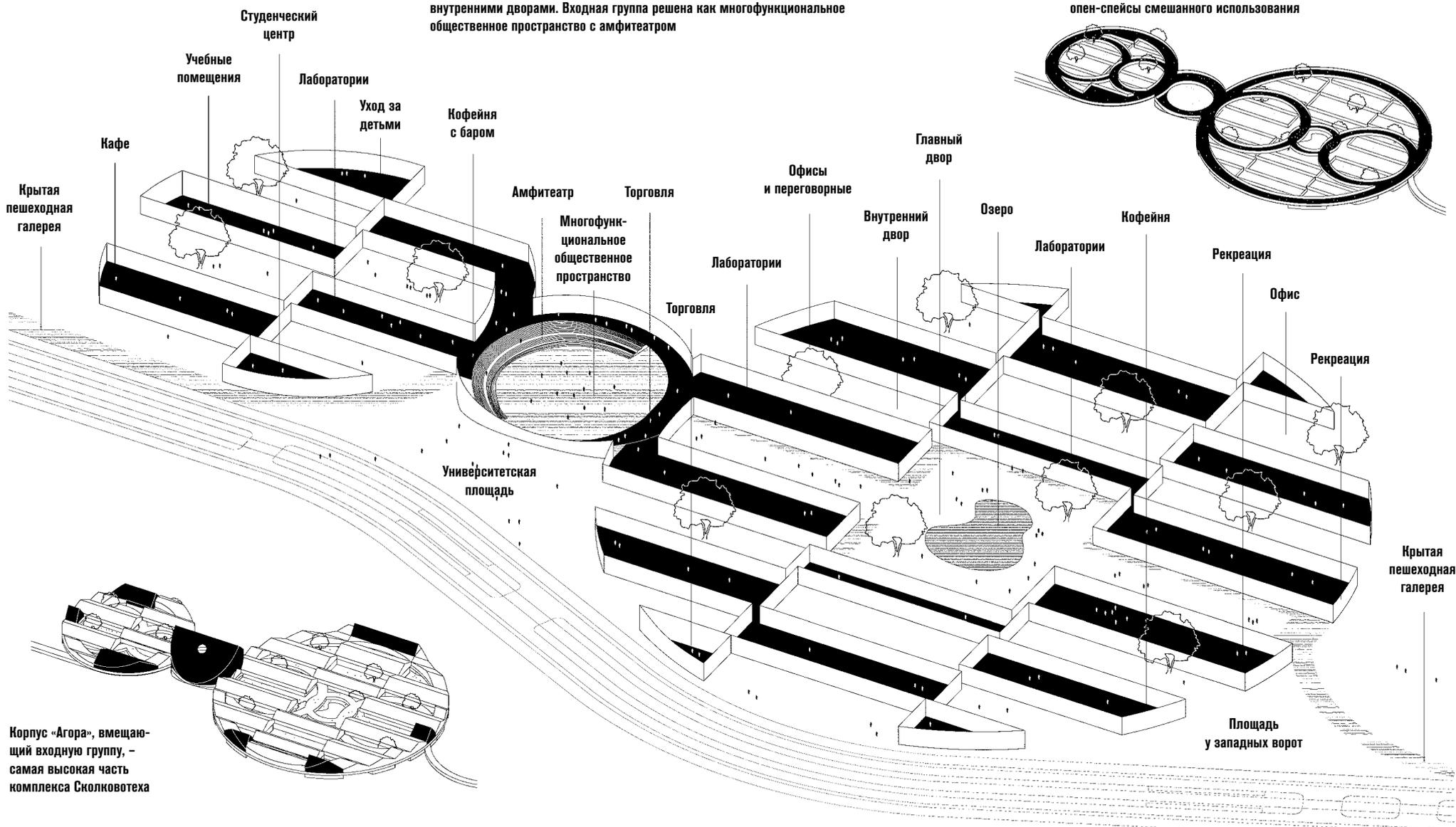
1 Купол при въезде в ИЦ «Сколково» с Минского шоссе (арх. SANAA)
2 Комплекс технопарка (арх. Valode & Pistre и Мохсен Мостафави)

3 Многофункциональный комплекс «Скала» (арх. OMA)
4 Сколковотех
5 Спортивный центр с крытыми теннисными кортами
6 Крытый бассейн

7 Культурный центр
8 Офисы постстартапов
9 Семейный нампус
10 Смешанная жилая застройка
11 Старшая школа

АксонOMETрическая схема первого этажа комплекса Сколковотеха. Учебные помещения и лаборатории чередуются с прямоугольными внутренними дворами. Входная группа решена как многофункциональное общественное пространство с амфитеатром

АксонOMETрическая схема второго этажа университетского комплекса. Корпуса университета связывают кольцевидные open-спейсы смешанного использования



Корпус «Агора», вмещающий входную группу, – самая высокая часть комплекса Сколковотеха





на наконечник шлицевой отвертки – выглядит монументально. Отдельного описания заслуживает второй этаж комплекса: он состоит из пересекающихся кольцевидных опен-спейсов смешанного использования (столовая, помещения администрации, спортивная зона, зона рекреации).

Университетский комплекс является самым крупным объектом в зоне D3 и «съедает» примерно треть ее территории 3. Херцог и де Мерон разместили его у западной границы зоны, по соседству с многофункциональным комплексом «Скала» бюро ОМА и стеклянным куполом бюро SANAA (Гостевая зона Z1). Вместе со зданием технопарка (архитекторы Valode & Pistre см. *i+U* № 3) перечисленные объекты формируют главный архитектурный ансамбль иннограда.

Тут нельзя не сказать о взаиморасположении объектов, составляющих этот ансамбль. Если присмотреться к планировке центральной части «Сколково», то выяснится, что мы имеем дело с классической трехлучевой градостроительной схемой: станция Трехгорка, купол и многофункциональный комплекс «Скала», стоящие практически на одной линии объекты так называемой Гостевой зоны – это главная ось; расходящиеся от купола рукава бульвара, на которые ориентированы технопарк и университет, задают боковые оси. То есть это довольно жесткая, симметричная в своей основе структура. От купола к университету тянется 400-метровая остекленная галерея, обеспечивающая прямую пешеходную связь между зданиями. Аналогичная галерея, правда, большей длины (около 600 м), связывает университет с культурно-развлекательным центром в восточной части D3.

Оставшуюся часть территории зоны D3 занимают блокированные жилые дома, а также объекты социальной инфраструктуры – старшая школа, семейный кампус, торгово-развлекательный центр и спортивные сооружения. Жилье, школа и семейный кампус располагаются к юго-востоку от университета и отделены от него бульваром. Жилые дома выстроены в линии, ориентированные в направлении запад-восток, и перемешаны по типологии – таунхаусы соседствуют с многоквартирными домами. В скором времени Фонд «Сколково» должен объявить открытый конкурс на проектирование жилья в районе университета. Программа уже составлена. На конкурс планируется выставить шесть групп участков (лотов). Победителей, соответственно, тоже будет шесть. Общая площадь застройки на каждом из лотов – в среднем 25 тыс. кв. м. Больше этого пока, увы, сказать не можем. Предыдущий сколковский конкурс – на жилье в зоне технопарка D2 (см. *i+U* № 3) – собрал более 300 проектов. Среди победителей того конкурса есть как зрелые мастера, так и молодые архитекторы. Нет сомнений, что конкурс на жилье в зоне D3 пройдет не менее успешно.



side axes. In other words, this is a fairly rigid and essentially symmetrical structure. From the dome to the university stretches a 400-metre glazed gallery providing a direct pedestrian link between the buildings. A similar gallery – admittedly, even longer (approximately 600 metres) – links the university with the cultural and entertainments centre in the eastern part of Zone D3.

The remaining part of Zone D3 is occupied by terraced houses and social infrastructure. The housing, school, and family campus are situated to the south-east of the university and are separated from it by the boulevard. The residential buildings are arranged in west-east rows consisting of a variety of types of structure (townhouses stand side by side with apartment blocks). The Skolkovo Foundation is to hold an open competition to design this terraced housing, for which the programme has already been drawn up. Six groups of sites are to be contested in the competition, so there will likewise be six winners. The average total built floor area on each site is to be 25,000 sq. m. This, regrettably, is all that we know at the present time. The previous Skolkovo competition – to design the housing in the technopark zone (Zone D2; see *i+U* No. 3) attracted more than 300 entries; the winners included both mature and young architects. The competition to design the housing in Zone D3 will undoubtedly be no less successful. We eagerly await the official announcement.

3
17,9 из 58,1 га. Общая площадь университетского комплекса составляет при этом 205 тыс. кв. м / 17,9 hectares out of 58.1 hectares. The total floor area of the university complex is 205,000 sq. m.

Наши читатели более или менее представляют себе, как будет выглядеть Сколковотех, но о том, чему там будут учить и как он будет функционировать, знают не все. Журнал *i+U* поговорил с вице-президентом Сколковотеха Алексеем Ситниковым и вице-президентом Фонда «Сколково» Олегом Алексеевым об образовательной программе института

**Алексей Ситников:
Наличие диплома бакалавра – одно из обязательных условий для зачисления в Сколковотех**

Сколковотех начнет свою работу уже осенью этого года. Обучение в университете будет проходить по программе подготовки магистров и аспирантов (postgraduate): наличие диплома бакалавра – одно из обязательных условий для зачисления в Сколковотех.

На сегодняшний день количество наших студентов составляет 26 человек. Их отбор проходил в три стадии. Первая стадия – оповещение о предстоящем наборе абитуриентов. Представители Сколковотеха и Открытого университета «Сколково» (ОтУС) посетили с этой целью несколько ведущих вузов страны – в Томске, Новосибирске, Санкт-Петербурге и других городах. Вторая стадия – рассмотрение заявок и определение финалистов. Заявки на обучение подали свыше ста человек. Из них в финал прошли сорок. Третья стадия – экзамен по английскому языку TOEFL (обучение в Сколковотехе будет проходить на английском) и индивидуальное собеседование с каждым из претендентов.

Пока здание университета еще не построено, студенты Сколковотеха будут обучаться за границей: в Массачусетском технологическом институте, являющимся нашим главным стратегическим партнером, Гонконгском университете науки и технологий, Имперском колледже Лондона и Швейцарском федеральном институте технологии в Цюрихе. В 2013 году студенты Сколковотеха первого

набора примут участие в составлении образовательной программы университета. На данный момент программа еще не сформирована. Следующий набор студентов, по нашим расчетам, будет составлять уже 50–70 человек. Задача максимум: 1200 студентов, 200 постоянных преподавателей, 50 приглашенных преподавателей, 300 постдоков (молодых ученых на временной ставке), 2000–3000 сотрудников, обеспечивающих функционирование вуза. Но сперва должны построить университет.

**Олег Алексеев:
Сколковотех является сердцем инновационного центра**

Сколковотех будет предлагать лишь последипломное обучение. Почему было решено исключить бакалавриат?

Наибольшие проблемы в российском образовании сейчас на уровне магистратуры и аспирантуры. Именно в эти периоды обучения студенты нуждаются в масштабной исследовательской базе, определенных отношениях с преподавателями, возможностях попробовать себя в технологическом предпринимательстве. Бакалавриат дает базовые знания, магистратура и аспирантура обеспечивают фундаментальную основу для карьеры, формируют комплекс более индивидуализированных знаний и навыков. Мы также учитывали, что Сколковотех является сердцем инновационного центра, от него идут каналы

взаимодействия с молодыми компаниями, подразделениями НИОКР международных и российских компаний. Это означает, что в «Сколково» уровень включенности в мировой контекст должен быть максимальным. Укажу и на тот факт, что отток студентов из России особенно высок на втором уровне – магистерском.

Кроме образовательно-исследовательской компоненты Сколковотех включает в себя еще и инновационно-предпринимательскую. Что это такое?

Современный технический университет обязательно включает в себя три компоненты: исследовательскую – она лежит в основе всего образовательного процесса, собственно учебные курсы и инновационно-предпринимательскую. Последняя особенно важна – как для студентов, так и для молодых сотрудников и профессоров. В рамках инновационно-предпринимательской практики они устанавливают связь с рынком, учатся создавать и защищать интеллектуальную собственность, приобретают навыки построения компаний.

На сегодняшний день широкое распространение получило дистанционное образование. Предполагает ли программа Сколковотеха наличие подобного варианта обучения?

Предполагает, но это станет возможно после накопления опыта, то есть не раньше, чем лет через десять. Но и сегодня наши студенты могут пользоваться дистанционным образованием по открытым программам, которые доступны для них во всех крупнейших университетах мира, к сожалению, кроме российских.

**Aleksey Sitnikov:
A BA is a mandatory condition for entrance to Skolkovo Tech**

Skolkovotech will start operating this autumn. The university will offer only master's and postgraduate programmes, so possession of a BA is a mandatory condition for entrance to Skolkovotech.

At the present time, we have 26 students. The selection procedure took place in three stages. The first involved an announcement that we would be taking on students. For this purpose representatives of Skolkovotech and Skolkovo Open University visited a number of the country's leading universities – in Tomsk, Novosibirsk, St Petersburg, and other cities. The second stage involved reviewing candidates' applications and producing a short list. Applications were submitted by more than 100 candidates, of whom 40 made it onto the shortlist. The third stage was an English exam using the TOEFL system (teaching at Skolkovotech will be in English) and a personal interview with each of the candidates.

Until construction of the university building is complete, students at Skolkovo Tech will be taught abroad – at Massachusetts Institute of Technology (MIT), which is our main strategic partner; at Hong Kong University of Science and Technology; at Imperial College, London; and at the Swiss Federal Institute of Technology in Zurich (ETH). In 2013 Skolkovotech's first intake of students will take part in drawing up the university's educational programme. At the present moment, the programme has yet to be finalized. The next intake of students, according to our calculations, will number 50–70. Ideally, we would like to have: 1200 students, 200 permanent teachers, 50 guest teachers, 300 postdoctoral students (young scientists with temporary contracts), and 2000–3000 researchers who will help run the university. But first of all we need to build the place.

**Oleg Alekseev:
Skolkovotech is the heart of Skolkovo**

Skolkovotech will offer only postgraduate degrees. Why was the decision taken not to offer BA courses?

The biggest problems in the Russian educational system are currently at the level of master's and postgraduate degrees. It is during these periods that students need a large research base, a certain kind of relation with their teachers, and opportunities to test themselves in technological entrepreneurship. BA courses offer basic knowledge; MA and postgraduate degrees provide a fundamental basis for a career and help shape a network of more individualized knowledge and skills. We also took into account the fact that Skolkovo Tech is the heart of Skolkovo; it has close connections with young firms and with research departments at international and Russian companies. This means that at Skolkovo the degree of involvement in the world context ought to be maximal. I could also point out that the drain of students from Russia is especially bad at this second level, the level involving master's studies.

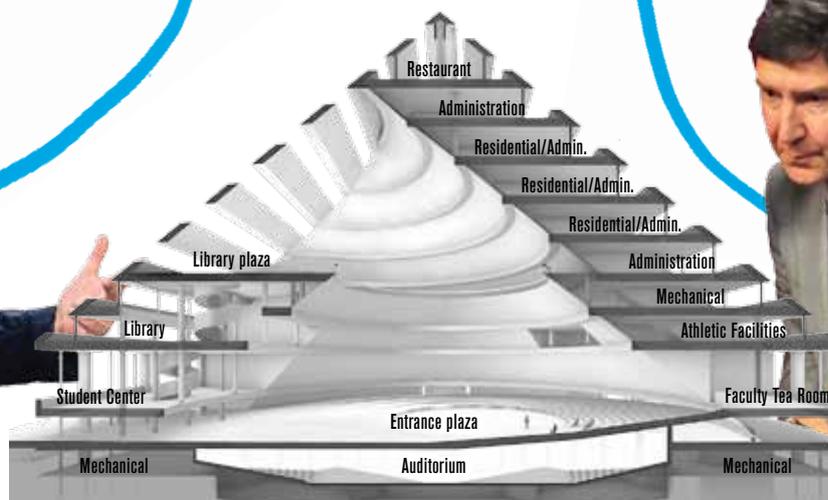
In addition to research and education, Skolkovo Tech also has a component involving innovation-oriented entrepreneurship. What does this involve?

Modern universities of technology always have three components: research (this is the basis for the whole educational process); the teaching courses themselves; and a component involving innovation-oriented entrepreneurship. The latter is especially important – both for students and for young research fellows and professors. The entrepreneurial practice they receive involves establishing contacts with the market, learning to create and protect intellectual property, and learning how to build a company.

15

**Алексей Ситников
вице-президент по управлению и развитию Сколковского института науки и технологии (Сколковотех)**

**Олег Алексеев
вице-президент Фонда «Сколково», главный управляющий директор по образованию и исследованиям**



Личных автомобилей у нас не будет

Говоря о транспорте в «Сколково», нужно помнить, что это город небольшой, рассчитанный на 30 000 рабочих мест. Но 20 процентов из этих тридцати тысяч станут ездить в инно-центр из столицы, и ежедневные приливы и отливы людей ставят вопрос о транспортной связке с Москвой достаточно остро.

Основная масса будет прибывать по железной дороге с Белорусского вокзала в транспортный хаб рядом с Минским шоссе. Хаб, в свою очередь, связан с территорией «Сколково» пешеходным переходом. Туда же планируется подавать общественный транспорт иннограда.

Еще один важный момент – наличие аэропорта. Для современного города это один из ключевых показателей конкурентного преимущества. Платформа Солнечная по Киевскому направлению железной дороги (до нее можно будет добраться на общественном транспорте) станет мостиком, соединяющим «Сколково» с Киевским вокзалом и расположенным совсем близко международным аэропортом «Внуково». Уже сейчас и на Киевском, и на Белорусском направлении ведутся работы по увеличению их пропускной способности, в том числе с учетом пассажиропотока инноцентра.

Внутри города главным действующим лицом станет пешеход, на подмогу ему придет велосипед и общественный транспорт. А вот личных автомобилей в городе практически не будет. Все они останутся на перехватывающих парковках на въезде в «Сколково».

Сама планировка иннограда заставит людей ходить пешком, потому что это неуютительно, интересно и безопасно. У нас не будет длинных глухих стен, идти вдоль которых скучно, перекрестков, через которые нужно перебежать с риском для жизни, и припаркованных на тротуаре автомобилей, превращающих прогулку в бег с препятствиями. Крытые галереи позволят комфортно перемещаться между основными объектами иннограда в любую погоду.

Виктор Маслаков
сити-менеджер Центра
инноваций «Сколково»,
доктор экономических наук



Велосипедные дорожки будут проведены отдельно от автомобильных и пешеходных путей. Потому что велосипедист мешает пешеходу почти так же сильно, как ему самому мешает автомобиль.

В выборе допущенной в город техники мы отдадим предпочтение транспорту, который не наносит вреда окружающей среде. Тут есть прекрасные образцы для подражания. Например, в Австрии реализуются программы, в том числе предусматривающие интеграцию различных видов «зеленого» транспорта. Вот простой пример экологичной транспортной цепочки: приезжаешь в город на поезде, тебя встречает электромобиль, а на экскурсию ты едешь на электровелосипеде. Малые города активно развивают общественный транспорт, работающий по вызову. Стоит присмотреться к опыту Германии, Франции по совместному использованию велосипедов и автомобилей, ведь личный транспорт занимает место и на дороге, и на парковке.

Что касается трамвая, окончательного решения по его запуску в «Сколково» пока нет. В перспективе трамвай может обеспечивать и связь с Москвой в ее нынешних границах, и передвижение по территории иннограда. Удобно и экологично. Но на первых порах с этой задачей справятся автобусы, возможно электрические.



Михаил Блинкин:
Если мы у каждого дома устроим автомобильный рай, «Сколково» в два счета превратится в Бутово

Современный транспорт с трудом вписывается в жизнь старых городов. Это противостояние человека и машины с каждым годом становится все очевиднее. Недаром в развитых странах проводится политика по изгнанию автотранспорта из центра города. Меры жесткие, непопулярные, но только они могут принести реальный результат. К сожалению, российские города находятся в самом начале этого пути. Нам еще предстоит много автомобильных войн, прежде чем мы выберем поездку на трамвае вместо кабриолета.

Но «Сколково» – другое дело. Здесь можно творить с чистого листа. О том, что должны учесть проектировщики, стремящиеся сделать город, где машина человеку друг, мы спросили у Михаила Яковлевича Блинкина, научного руководителя НИИ транспорта и дорожного хозяйства. Человека не только компетентного, но и смелого, который не боится называть вещи своими именами и частенько вспоминает закон VII в до н.э., установленный ассирийским царем Сенначерибом: «Каждый, чья припаркованная колесница затруднит проезд по царской дороге, подлежит смертной казни. Насаженная на кол голова казненного должна быть выставлена у фасада его дома». Понятие «царская дорога» имело тогда примерно тот же смысл, что и современный термин «магистральная дорога общего пользования».



Справка Михаил Бликин – член Градостроительного совета Фонда «Сколково». Научный руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства, директор Института транспортной политики Высшей школы экономики. Член Общественной палаты РФ, соруководитель экспертной группы «Преодоление территориальной и информационной разобщенности: развитие транспортной системы, связи и информации» по разработке Стратегии социально-экономического развития России до 2020 г., публицист

Михаил Яковлевич, прежде чем вы начнете рубить головы неверным, давайте поговорим о транспорте в «Сколково».

Тут есть две темы для разговора. Во-первых, коммуникации внутри города, во-вторых, внешняя инфраструктура. Если в город неудобно будет добираться, то все планировочные и архитектурные достижения на этом пятачке вряд ли кому-то принесут радость.

И здесь, к сожалению, не все зависит от руководства «Сколково». Приведу пример. Представьте развязку со стороны Минского шоссе. Она подходит прямо к тому portalу, где планируется возвести прекрасный купол Кадзуо Сейджимы. Так вот, показывают мне недавно заключение госэкспертизы, которая предлагает вместо симпатичного однопролетного металлического моста поставить бетонную махину с промежуточной опорой на разделительной полосе, такую крепкую советскую конструкцию в духе шестидесятых. И я пишу красноречивый текст в адрес госэкспертизы: дескать, при всем уважении к вашим заслугам нужно понимать, куда ведет эта эстакада, как будет стыковаться шедевр современной архитектуры с образцами позднесоветских строительных технологий...

В «Сколково» есть проблемные зоны, связанные не с чьей-то дуростью или ошибкой, а просто с жутким дефицитом территории. Говоря о дефиците, я исхожу из классических пропорций *Livable city* (города, удобного для жизни), из четко выверенного соотношения между тем, что планируется застроить, между зеленой зоной (парками), голубой (водой) и серой (дорогами). Как вы понимаете, меня в силу специфики профессии интересует серый кусок, а он физически мал. Очень удобно

вписать въезд в «Сколково» от новой развязки со стороны Минки и железной дороги, и все это вроде бы решается, но предстоит пройти по очень тонкой грани, для хороших решений места объективно мало.

Как вы относитесь к привлечению в этот проект иностранных мозгов?

Я рад, что в «Сколково» пригласили зарубежных архитекторов. Когда мы зовем классных специалистов уже на уровне концепта и зовем не кого-то одного, случайного, а самых авторитетных в Европе, это здорово. У нас такого еще не было. «Сколково» задает в этом смысле тон, и за это нужно лично поблагодарить сопредседателя Градостроительного совета Вениамина Голубицкого и сити-менеджера иннограда Виктора Маслакова. А вот на уровне конкретных транспортно-технических, планировочных решений звать кого-то со стороны, я считаю, непродуктивно. И наши проектировщики, и западные выросли на одних и тех же материалах. На HDM (Highway Design Manual) – американском руководстве по проектированию дорог. Так что интеллектуального преимущества у приглашенных звезд не будет, зато наш проектировщик знает лучше, как в России работать с геоподосновой, как стыковать и согласовывать существующую дорожную сеть с проектируемой. Здесь импорта творческого начала не требуется, как не требуется и импорта каких-то технологических новинок.

Новинки не нужны?! Это интересно... Вы отрицаете прогресс?

Самое прогрессивное действие в транспортной сфере произвел Блез Паскаль лет пятьсот назад. Придумал саму формулу организации пере-

возок общественным транспортом. В 1654 г. он обратился в мэрию Парижа с предложением организовать регулярное движение общедоступных пассажирских карет по заранее объявленному маршрутам и расписаниям с единым тарифом в пять су. С тех пор мало что изменилось. Паскаль был философ, и в этой формулировке лошади даже не упоминаются. Есть абстрактные пассажирские кареты, а уж на чем они ходят... да хоть на компримированном газе. Так в чем же тогда проявляется прогресс? В заботе об экологии, в увеличении скорости и комфорта, в том, что на смену старым двигателям и экипажам приходит экологически чистый, комфортабельный вагон, снабженный Wi-Fi. Этот прогресс было бы глупо отрицать, а все остальное – выдумки.

Судите сами! Монорельс перевозит за день столько же пассажиров, сколько обычный трамвай в час. Движущиеся тротуары (траволаторы) на улицах, независимо от климатических условий, вещь непрактичная. Канатные дороги годятся только для аттракционов. Любые заказные машины (включая автобусы с гибкими маршрутами) больше связаны не с технологиями, а с общей организацией перевозок, с тарифами. Для того, чтобы машина приехала к тебе не через час, а через пять минут, нужно иметь избыточный ресурс, который немедленно отражается в тарифах. Чтобы компания-перевозчик не разорилась, все должно быть здорово организовано. С моей точки зрения, «Сколково» это не нужно – территория слишком мала.

А что нужно «Сколково»?

Удобная пешеходная среда. Расстояния там небольшие, зелени много, значит, ходить будет легко. Утомительной бывает только дорога, проложенная в каменном мешке, через десять минут чувствуешь себя разбитым, а когда идешь по живописным, зеленым предместьям, можно пройти не десять, а сорок минут – все зависит от того, что видишь вокруг: красиво это или нет. Стало быть, комфортная пешеходная среда – вопрос архиважный. Но у нас в Советском Союзе, а потом и в России его упорно недооценивают. Даже в самых новых документах все те же старые байки про тротуары и подземные переходы.

Можно провести эксперимент. Пройти по узкому тротуару на Покровке и посмотреть, на сколько минут тебя хватит, а потом то же расстояние пройти в приятной парковой зоне. Усталость от пешей ходьбы – не функция расстояния, это функция окружения, среды. Человеку очень полезно ходить. Особенно если он в это время занимается умственной работой – он пройдет несколько лишних километров и докажет теорему или придумает бизнес-схему, которая его потом еще будет кормить года три.

Хорошо, пешеход на первом месте. Кто на втором?

Велосипед, хотя из-за нашего климата сам всегда иронически относился к этому виду транспорта. Но сейчас поменял точку зрения. Только что побывал в Северной Рейн-Вестфалии, на стыке с Голландией и Бельгией. И вот что я заметил. Германия вообще очень автомобильная страна, а уж Северная Рейн-Вестфалия и подавно. И при том, что у них в полтора раза больше машин, чем в Москве (600–700 на 1000 человек, а не 400, как у нас), в центре города там можно увидеть только велосипеды и такси. Где же машины? Остались дома. Потому что в деловой центр, на работу никто на своем автомобиле не ездит. Другое



Кирилл Рудков

- Зона нового строительства
 - улично-дорожной сети
- Зона реконструкции существующей
 - улично-дорожной сети
- Зона нового строительства транспортных развязок
- Зона реконструкции существующих транспортных развязок
- Граница Москвы

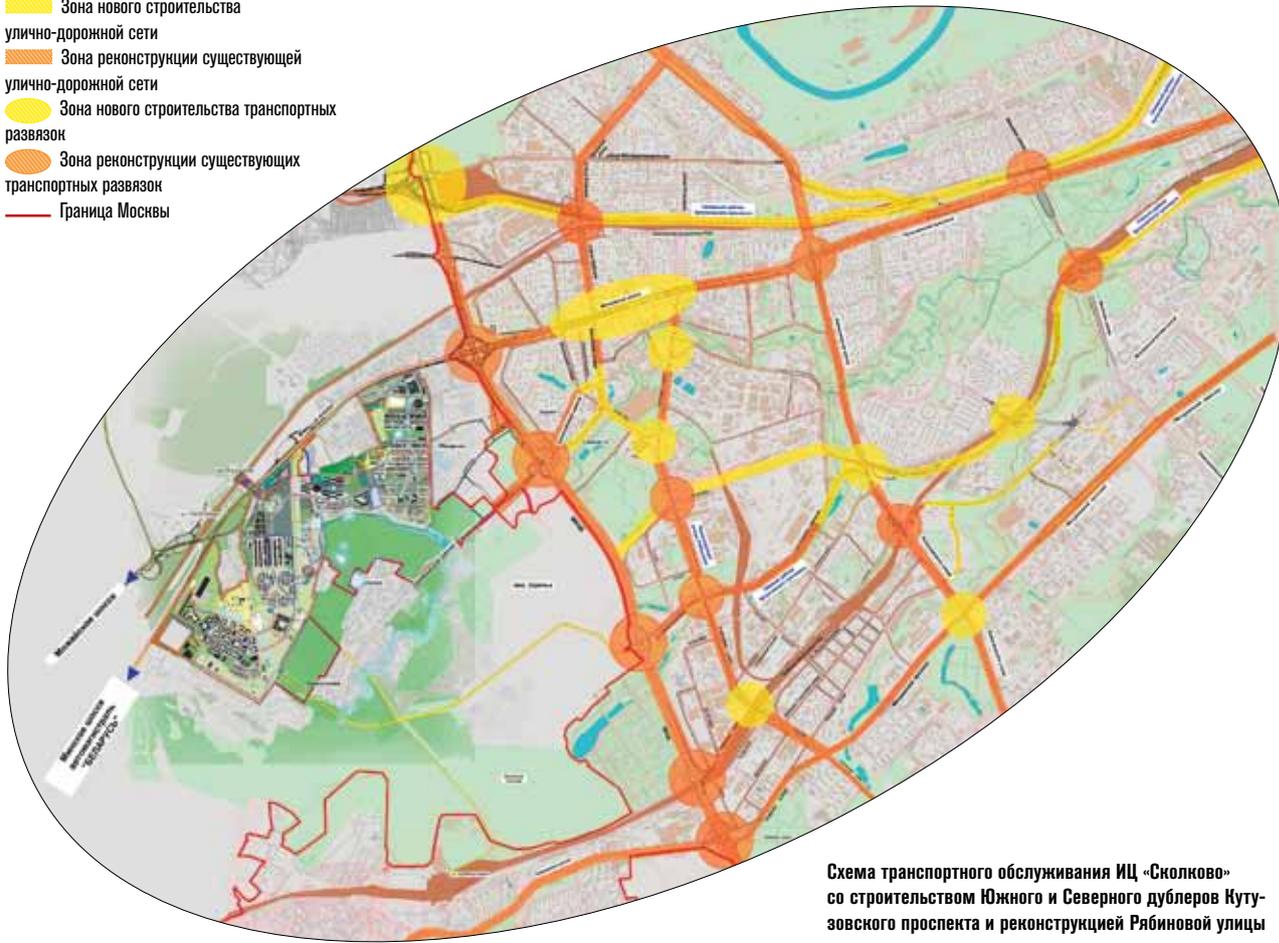


Схема транспортного обслуживания ИЦ «Сколково» со строительством Южного и Северного дублеров Кутузовского проспекта и реконструкцией Рябиновой улицы

Приедет туда человек из Канады или Австралии, скажет: «Ребята, все хорошо, и деньги меня устраивают, и работа интересная, но с детьми я здесь гулять не могу». Когда в предместьях Торонто на улице устраивают площадку для игры в стритбол и вешают соответствующий знак, автомобилисты объезжают играющих детишек на скорости 5 км в час. Они могут чертыхаться, ругаться, но для предстателей тех слоев общества, которых мы хотим видеть в «Сколково», это нормально. По таким городам никто не мчит со скоростью 80 километров в час. Если туда и впустили автомобиль, он подчиняется режиму ограниченного автомобильного доступа. Въехал под знак «Пешеходная зона», будь добр соблюдай скорость 20 км в час.

Если бы в «Сколково» пустили метро, никому бы не пришлось снижать скорость...

В Москве еще есть анклавы, где 300–400 тыс. человек лишены метро. Конечно, может быть принято политическое решение ветку в «Сколково» все-таки тянуть, но такие решения всегда принимаются с оглядкой. Есть очередность, и общественность просто не поймет, если людей в Зябликове отодвинут на второй план. Это тонкий момент. А вот железная дорога – беспроектный вариант. И тут никакого сколковского эгоизма близко нет. Зато есть очень симпатичная идея скоростной дороги уровня аэроэкспресса, которая соединит Белорусский вокзал, деловой центр «Москва-Сити», Славянский бульвар, «Сколково» и, наконец, Одинцово. Это большой, благополучный город, с огромными связями с Москвой. Эта дорога удовлетворит потребности иннограда и одновременно «закроет» важнейшее направление Подмосковья. Речь о ней идет давно. Третий путь на Белорусском направлении МЖД начали класть еще при советской власти. Эта связка с Одинцово очень важна. Она даст частоту движения, которую ни один перевозчик никогда не обеспечит. В «Сколково» слишком мало народа, а когда рядом 300-тысячный город поток будет нормальный. Трассировать любую линию, любой маршрут мы должны с учетом того, какой там ожидается спрос. Хороший спрос – высокая частота движения. Если нет, линия мертвая. Одно с другим связано.

Есть также идея подойти к «Сколково» со стороны Киевского направления МЖД. Причем оба предложения находятся уже на столе не у транспортных философов типа меня, а на столе у проектировщиков. И еще один момент. Я специально ездил на электричке до Трехгорки и даже привозил на Градсовет фотографии с гармошками и лаптями. Боюсь, что эта публика не очень совместима с нашими резидентами. Боюсь, они друг друга не поймут. Тарифная сегрегация – вещь объективная.

Записала Наталья Почечуева



дело – на пикник, за покупками, на стадион, в ресторан... А в центре море велосипедов. Хотя там тоже бывает холодно. Но к этому отношение у всех практическое. Дамы очень любят велокомбинезоны. Приезжают на работу и эффектно сбрасывают свои панцири-скафандры. Еще там много перехватывающих парковок с раздевалками. Человек приезжает на велосипеде на станцию железной дороги, переодевается и в гражданской одежде садится в электричку. Это отработанная десятилетиями культура. Только не путайте знак P & R (Park & Ride) с R & B (Rock & Blues)!

Сейчас многие носятся с идеей Car Free (город без машин). Вы сторонник или противник этого движения?

Я абсолютно убежден, что этот режим нежизнеспособен. Ведь бывают ситуации, когда автомобиль необходим. Людям нужно что-то есть, их должен кто-то лечить, вывозить мусор. Коммунальные автомобили должны быть

допущены всюду. Без такси тоже не обойтись. Допустим, возвращается резидент в свою Германию с чемоданом. Достаточно просто исключить автомобиль из ежедневного делового быта. Не из еженедельного (потому что все, что касается шопинга, рекреации, культуры связано с автомобилем), но из ежедневного. И сотни городов на Западе живут именно так. Все остальное – экстремизм, а я против экстремизма. У меня есть «зеленые» друзья, сторонники Car Free. Так вот, это хорошо только в лозунгах. Для жизни не годится. Но то, что происходит сейчас в Москве, для жизни тоже не годится.

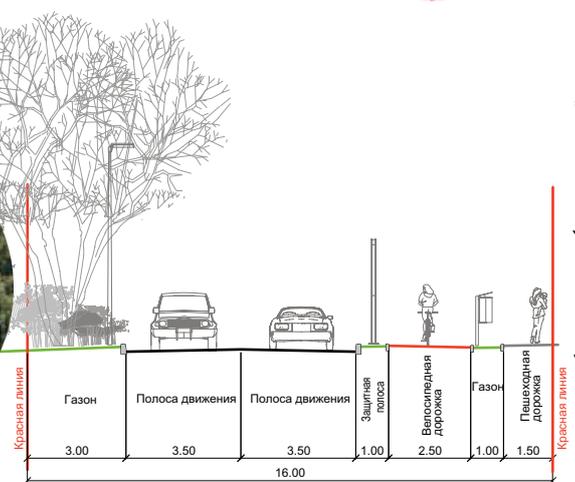
Что же вы предлагаете?

Очень хорошо, что в «Сколково» планируется сделать перехватывающие автомобильные парковки по периметру, потому что если в инноград впустить автомобиль, это будет конец. Публика достаточно обеспеченная, благополучная – значит, уровень автомобилизации будет зашкаливать. Сколько людей, столько автомобилей. А если мы у каждого дома там устроим автомобильный рай, «Сколково» в два счета превратится в Бутово. И потом мы должны ориентироваться на привычки зарубежных резидентов и гостей «Сколково». Люди знают, что любой университетский кампус с точки зрения передвижения устроен примерно одинаково.

Михаил Бликин

Усталость от пешей ходьбы – не функция расстояния, это функция окружения, среды

10%



- административные границы Москвы
- граница ИЦ «Сколково»
- границы проектирования
- границы зон, входящих в состав Z2
- Z2.1 зона ландшафта
- Z2.2 зона ГИС
- Z2.2 active park

- границы районов и зон
- D4
- D3
- Z1
- D2
- D1

— — — — — дороги второй очереди строительства парков

- водные объекты
- границы застраиваемых участков Гостевой зоны (Z1)
- здания и сооружения

транспортная инфраструктура
 — ж/д вокзал Сколково – центральный пересадочный узел
 — внешняя транспортно-дорожная сеть

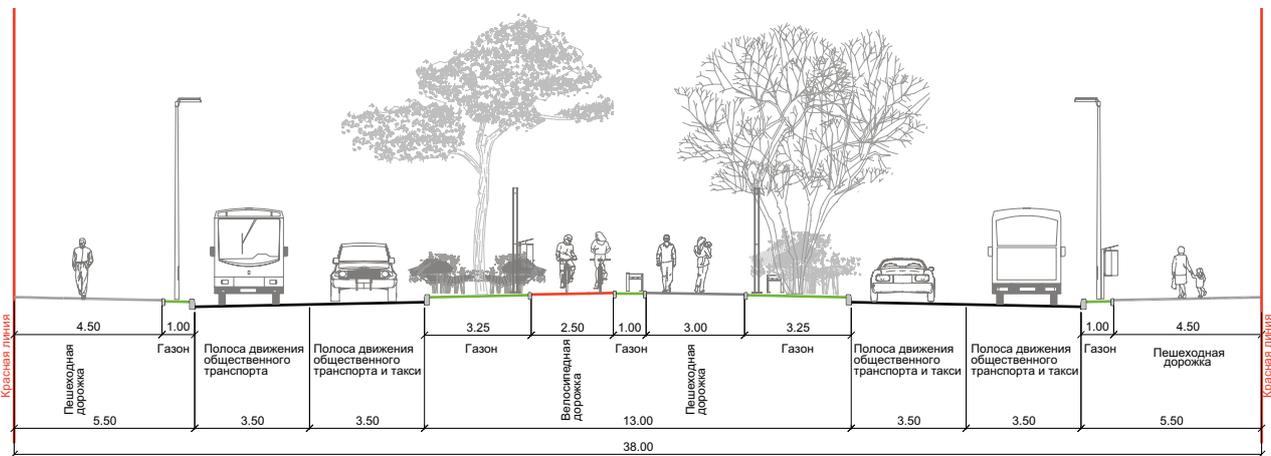
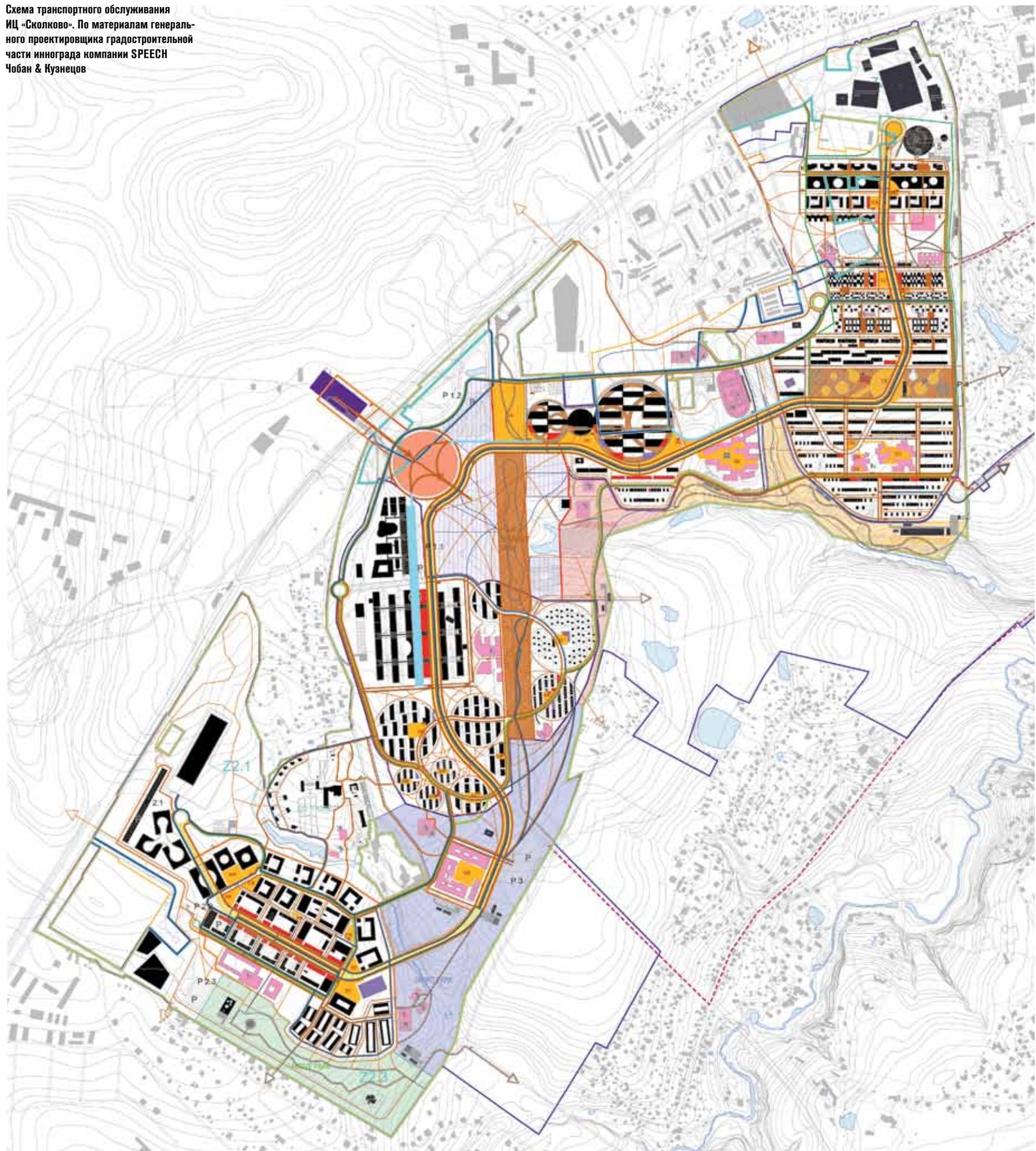
- паркинги
- p1.1 1500 машиномест
- p1.2 1000 машиномест
- p2.1 1350 машиномест
- p2.2 650 машиномест
- p2.3 650 машиномест
- p3 1000 машиномест
- p4 2000 машиномест
- p5 1500 машиномест

- пешеходная инфраструктура
- бульвар
- парквей
- площади
- внутренние пешеходные связи
- внешние пешеходные связи
- пешеходные галереи
- 0.5 вместимость площадей (площадь, га)
- движение велосипедистов

- функциональное зонирование
- розничная торговля/ бытовые и иные услуги/ общественное питание
- социальные объекты (школы, детские сады, спортивные объекты, службы семейных врачей)
- культура и развлечения
- купол

- тематические парки
- active park
- sports park
- campus park
- naturalistic park
- four seasons park

Схема транспортного обслуживания ИЦ «Сколково». По материалам генерального проектировщика градостроительной части иннограда компании SPEECH Чобан & Кузнецов



Бульвар – главная дорога иннограда с выделенной полосой для движения общественного транспорта: перспектива, поперечный разрез

Навстречу «мультимодальному пешеходу»

В прошлом номере мы рассказали читателям нашего журнала о заседании Градостроительного совета фонда «Сколково», которое прошло в начале марта во французском городе Канны – во время международной выставки недвижимости MIPIM. Одним из самых запоминающихся выступлений на совете был спич об «умном» городе, произнесенный Этьеном Трико, руководителем компании AREP Ville, разработавшей мастер-план иннограда. Находясь под впечатлением от данного доклада, мы попросили месье Трико опубликовать его на страницах *i+U*. Через некоторое время французский архитектор прислал нам текст, написанный совместно с недавно покинувшим компанию Жан-Мари Дютийолем, многолетним президентом AREP, и послуживший основой для выступления. Эти девять тезисов о городе сегодняшнего дня определенно можно рассматривать в качестве манифеста разработчиков мастер-плана иннограда.



1. Говорить о *smart city* в контексте «устойчивого города» – значит ставить акцент на вопросы коммуникации. И это здорово, поскольку позволяет говорить о том, что присуще городу фундаментально. Ведь город, прежде всего, является тем местом, где люди вступают в контакты, где живут сообща.

То, что сегодня уже более половины населения Земли проживает в городах, что каждый день туда приезжают тысячи людей, особенно

в странах третьего мира, что уровень урбанизации становится одним из ключевых показателей развития – все это следствие того, что город является местом коллективного творения богатств: материальных, культурных, духовных. И богатства эти появляются благодаря взаимодействиям людей друг с другом.

Подобные взаимодействия обеспечиваются главным образом двумя вещами. Перемещение с помощью различных видов транспорта позволяет людям вступать друг с другом в непосредственный физический контакт, а обмен информацией с помощью различных телекоммуникационных средств дает возможность виртуальных встреч.

Однако думать, что город можно «сделать» исключительно с помощью этих двух вещей, было бы чудовищным упрощением. Форма современного города, морфология «умного города» не те же самые, что у традиционного,

в который попросту пересадили сети, физические и виртуальные. Существует тонкая связь между пространственной организацией города, его формой, и теми способами, с помощью которых люди вступают в отношения друг с другом. Создать «умный город» – это значит переизобрести городское пространство, переизобрести городскую морфологию и структуру.

2. В городах концентрируются люди и богатства. Здесь каждый по определению имеет потенциальную возможность получить доступ к любому человеку и ко всем благам цивилизации. Парадоксальным образом это означает, что город является одновременно местом, которое характеризуется как наибольшей плотностью, так и максимальной подвижностью. Данный парадокс приводит к тому, что композиция города рождается в результате достижения хрупкого баланса между движением и покоем, мобильностью и неподвижностью, между местами, где задерживаешься, и местами, кото-

рые проходишь. Если такой баланс нарушен, то город оказывается не в состоянии адекватно выполнять свою роль связующего звена между людьми и тем, что эти люди ищут.

Чтобы осознать своеобразие сегодняшнего момента и понять, как нам следует развивать города, чтобы те «поумнели», надо для начала хорошо изучить историю становления поселений, понять каким образом сформировались места, в которых мы живем.

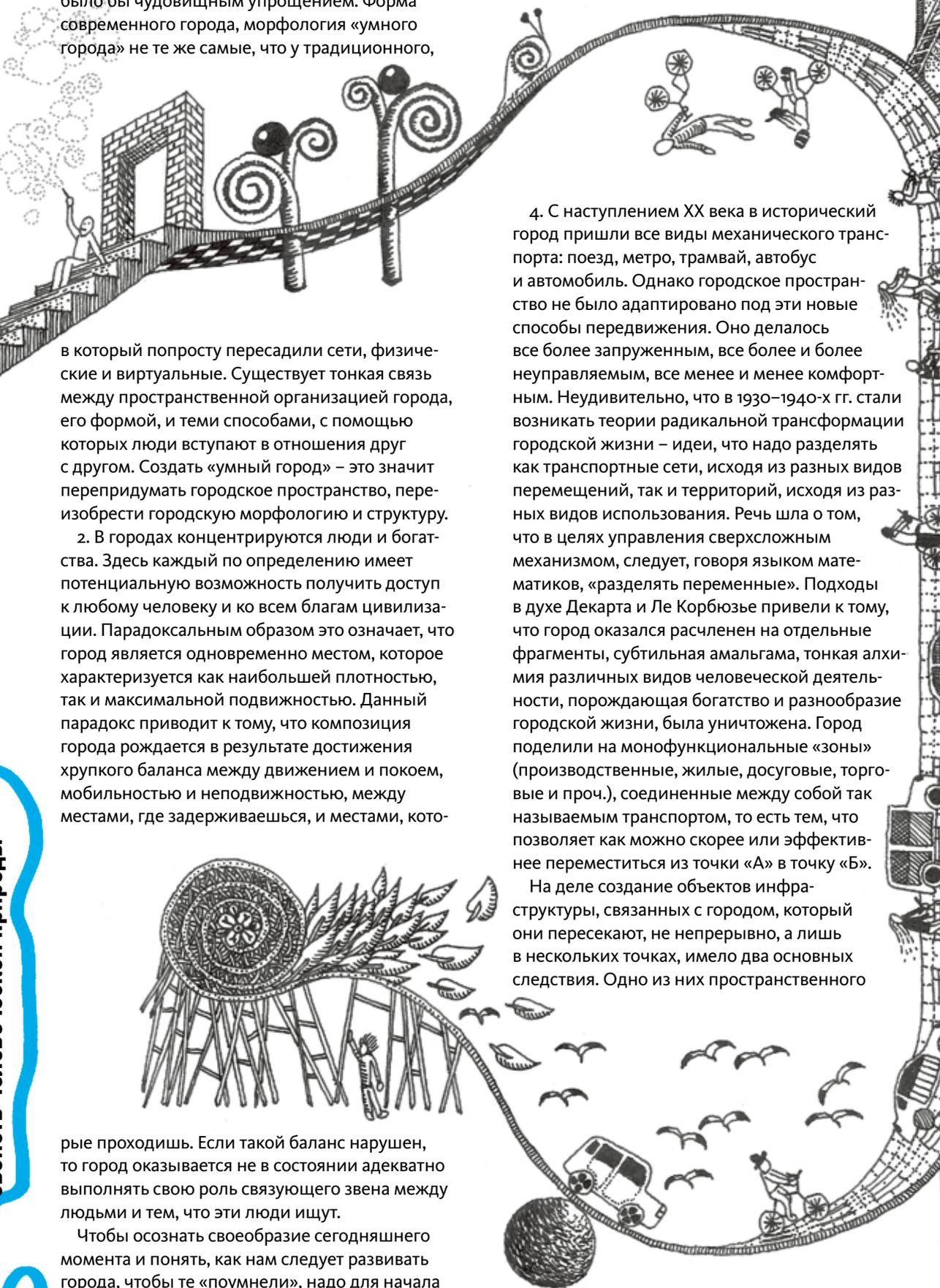
3. В течение тысячелетий эта основополагающая диалектика города, эта взаимосвязь между

плотностью и мобильностью главным образом осуществлялась посредством такого элемента урбанистической структуры как улица.

В течение тысячелетий, если обобщать, люди перемещались по городу, либо верхом, либо пешком. Существовала единая система публичных пространств, предназначенных для передвижений, а также обмена вещами и идеями, вступления во взаимоотношения с другими. Эти пространства назывались улицами, когда несколько из них пересекались, возникали площади. Данная система постепенно усложнялась. Создавать город означало, прежде всего, прорисовывать улицы – места, предназначенные для коллективного пользования, коллективного передвижения, для встреч.

4. С наступлением XX века в исторический город пришли все виды механического транспорта: поезд, метро, трамвай, автобус и автомобиль. Однако городское пространство не было адаптировано под эти новые способы передвижения. Оно делалось все более запруженным, все более и более неуправляемым, все менее и менее комфортным. Неудивительно, что в 1930–1940-х гг. стали возникать теории радикальной трансформации городской жизни – идеи, что надо разделять как транспортные сети, исходя из разных видов перемещений, так и территорий, исходя из разных видов использования. Речь шла о том, что в целях управления сверхсложным механизмом, следует, говоря языком математиков, «разделять переменные». Подходы в духе Декарта и Ле Корбюзье привели к тому, что город оказался расчленен на отдельные фрагменты, субтильная амальгама, тонкая алхимия различных видов человеческой деятельности, порождающая богатство и разнообразие городской жизни, была уничтожена. Город поделили на монофункциональные «зоны» (производственные, жилые, досуговые, торговые и проч.), соединенные между собой так называемым транспортом, то есть тем, что позволяет как можно скорее или эффективнее переместиться из точки «А» в точку «Б».

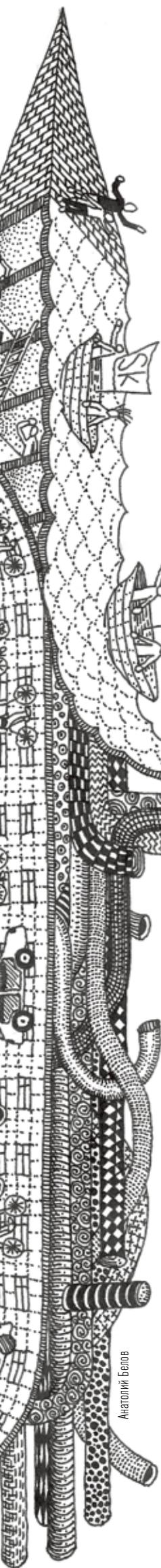
На деле создание объектов инфраструктуры, связанных с городом, который они пересекают, не непрерывно, а лишь в нескольких точках, имело два основных следствия. Одно из них пространственного



Этьен Трико

Война между различными видами транспорта подходит к концу

Жан-Мари Дютийоль
В XX веке мы как-то позабыли, что прямохождение – одно из главных свойств человеческой природы



свойства, связанное с появлением своеобразных «островов» застройки, изолированных друг от друга непроницаемыми магистральями. Другое – скорее социальное, обусловленное фрагментацией восприятия города со стороны его жителей, распадом ранее целостной картины, доминированием временных факторов над пространственными, когда протяженность измеряется не в метрах, а в часах. Пространство между теми самыми точками «А» и «Б» не вызывало более никакого интереса – места, мимо которых проезжали люди, оказались в поле невнимания не только пассажиров транспортных средств, но и урбанистов XX века.

5. Однако, по всей видимости, сейчас мы наблюдаем раскручивание нового витка диалектических отношений между подвижностью и покоем, обуславливающих характер города. И в этом переходе, несомненно, скрыт значительный потенциал для «поумнения» всех поселений. В наши дни отмечается несколько взаимосвязанных серьезных изменений как в поведенческой, так и в технологической сфере. Сказать, что из них следствие, а что причина, не представляется возможным. Эти

изменения, подвижки надо воспринимать скорее как сигналы, подсказки путей дальнейшего развития наших обитаемых пространств как минимум на двадцать лет вперед.

6. Первое изменение. С возвращением множественности способов перемещений война между различными видами транспорта подходит к концу; мы стоим на пороге эпохи, главным действующим лицом которой станет «мультиmodalный» пешеход. Трамвай отметил свое возвращение уже в трех десятках городов Франции, медленно и верно отвоевал позиции велосипед, что же до автомобиля, то его роль в некоторых странах уже изменилась и весьма существенно. Средний возраст покупателя нового авто во Франции поднялся за последние четыре года с 50 до 54 лет. С другой стороны, большинство клиентов служб каршеринга, то есть совместного использования автомобилей, находятся в возрасте от 30 до 35 лет. От восприятия автомобиля как собственности мы потихоньку переходим к его восприятию как средства передвижения, которым важно пользоваться, а не обладать.

В то же время ходьба пешком уже не может трактоваться исключительно как особый способ передвижения, которому следует отводить специальные пространства. Речь должна вестись о нормальном состоянии горожанина, идущего на встречу с себе подобными. Этот важнейший мировоззренческий сдвиг способен существенно повлиять на форму или композицию города.

В XX веке мы как-то позабыли, что прямохождение – это все-таки одно из главных свойств человеческой природы. Да и природы города тоже. В кино или магазин мы входим на своих двоих, готовим стоя, по выставке передви-

гаемся пешком. Город, следовательно, надо в первую очередь осмыслить, отталкиваясь от пешехода. Именно он должен стать отправной точкой любого урбанистического проекта. Этот пешеход может быть спортивен и нет, молод и стар, навьючен сумками и легок как перо, он может быть параноиком или инвалидом. Этот пешеход пользуется эпизодически или регулярно велосипедом, общественным транспортом или машиной. Он может быть «однолюбом», а может все время менять средства передвижения – в зависимости от расстояния, которое надо преодолеть, от своей физической формы, веса поклажи, пожеланий бабушки, которого он сопровождает... Как бы там ни было, восприятие города глазами пешехода – вот базовый критерий оценки любого проекта в урбанизированном пространстве. Доминирование в XX веке соображений, связанных с автомобилем и другими видами механического транспорта, выталкивало пешехода на периферию профессионального сознания. Сегодня все должно быть по-другому: пешеходное пространство призвано переместиться в центр урбанистической мысли, именно ему

следует уделять максимум внимания, подчинить все остальное, в том числе развитие транспортной инфраструктуры.

7. Второе важное изменение связано с развитием мобильных цифровых устройств. В течение нескольких лет, с тех пор как нашу повседневность заполнили гаджеты всякого рода, мы научились по-другому проживать движение в городе. Мы перемещаемся, одновременно работая, и работаем, в то же время перемещаясь. На ходу мы звоним друзьям, получаем самую разную информацию и при этом совершаем покупки, даже не вставая с дивана. Мы находимся все время на связи: со своими родственниками, друзьями, коллегами.

Унаследованное от XX века различие между временем, когда я не двигаюсь, работая или что-то потребляя, и когда нахожусь в движении, но при этом не делаю ничего, практически испарилось. Время перемещений, ранее как бы выносимое за скобки, в сущности малозначимое, становится временем полноценной и полнокровной деятельности, что, в свою очередь, порождает стремление к тонкой дозировке между ускорением и замедлением движения, жизненного ритма.

И города следует обустроить так, чтобы создавать максимальные возможности для проживания этого нового опыта, связанного с коренными изменениями в нашем образе и графике жизни, способах использования пространства. Временные отрезки, отводимые для работы, отдыха, посещения культурных мероприятий, встреч с друзьями и проч., теряют ныне свою автономность. Мы одновременно занимаемся сразу несколькими делами – теперь это не исключение, а правило.

Естественно, подобные изменения отражаются на нашем восприятии мира частичное присутствие в разных местах и разных сообществах становится все более нормой. Ведь сегодня люди порою чаще встречаются в цифровом, нежели физическом пространстве. Пространство современного города, «умного» и не очень, пространством контактов с другими, несомненно, как минимум двухмерно – оно имеет и физическую компоненту, так называемое реальное пространство, и компоненту цифровую, виртуальную.

8. Оба изменения, описанные выше, коренным образом трансформируют городскую культуру. А ведь эволюция городов – это главным образом именно культурный феномен. Город – место взаимодействия, общения – имеет настолько сложную организацию, что он меняется только в результате совместных решений и коллективных усилий самых разных игроков, и наиболее могущественных, и наименее приметных. Однако это коллективное действие может быть эффективным только в случае, если оно пронизано единым видением, основано на общей для всех культуре. Культуре, где город превращается из вместилища отдельных функциональных зон, между которыми люди циркулируют посредством различных специализированных сетей, в пространство, где человек перемещается пешком, по желанию время от времени пользуясь различными механическими устройствами. Городское пространство следует формировать именно вокруг этой универсальной фигуры гражданина.

9. В процессе переизобретения современного города «Сколково» способно сыграть особую роль. Инновационный центр – это концентрированное выражение города, в определенном смысле его квинтэссенция, ведь сам смысл существования «Сколково» заключается в обеспечении встреч и контактов между самыми разными людьми, представителями самых разных культур, в создании условий для «перекрестного опыления», возникающего между образовательными и научными институциями, с одной стороны, и бизнес-сообществом (от стартапов до мегакорпораций) – с другой.

Не случайно, что в объемно-пространственной структуре «Сколково» на передний план выступают именно общественные пространства – места встреч, совместного времяпрепровождения, контактов и обмена: идеями, вещами, информацией. Речь идет о том, чтобы экономическое и интеллектуальное богатство данной территории сделалось общедоступным, чтобы для появления инноваций и их последующего внедрения в экономику были обеспечены оптимальные условия. Речь идет о создании не только пространств, которыми может пользоваться каждый, но и пространств, являющихся символически значимыми для всех, кто живет, трудится и посещает город.

И эти новые «монументы» обретут тем большую общественную значимость, чем легче они будут доступны как в физическом, так и виртуальном пространстве. Вот он настоящий вызов: как совместить город виртуальный с городом земным, чтобы вместе они образовали «умный город», тот самый *smart city*, образцом которого может стать «Сколково».



Международный конкурс на концепцию развития Московской агломерации находится в самом разгаре, а вот в Брюсселе подобная инициатива уже завершена. Речь идет о модном проектном формате, скалькированном с консультации по Большому Парижу, когда несколько междисциплинарных команд в режиме проектной студии занимаются выработкой видений развития территорий. Именно видений, ибо форма подачи проектов носит свободный характер. Именно в режиме проектной студии, ибо работа подразумевает проведение промежуточных презентаций и их обсуждение с представителями заказчика и других команд.

Рассказ наших коллег с факультета архитектуры Свободного университета Брюсселя о бельгийском аналоге московского конкурса дополняет публикация работ двух команд, участники которых могут считаться «аксакалами» подобных инициатив. И LAUC, и дуэт Секки-Вигано участвовали и в Большом Париже, и в «Брюсселе 2040». Участвуют они и в конкурсе на Большую Москву.

Бенуа Мориц, Джеффри Грюлуа

«Брюссель 2040»: экзерсисы урбанистов и политика

Это мой план, мой новый план Брюсселя как столицы, столицы Европы... Вперед, Брюссель! Проснись! Стань столицей мира, чтобы Париж в твоих глазах был не более чем захолустным городишкой.

Антуан Вирц. Столичный Брюссель, провинциальный Париж

Институциональная «архитектура» Бельгии не перестает удивлять иностранцев. Эту небольшую страну с населением в одиннадцать миллионов человек отличает присутствие трех, практически равноправных, уровней власти: федерального государства, в компетенции которого находятся международные дела, национальная оборона, судопроизводство и финансы; трех регионов, обладающих на собственных территориях широкими полномочиями в области охраны окружающей среды, землепользования, транспорта, капитального строительства и проч.; и, наконец, трех «коммун» (фламандцев, франкофонов и немецкоговорящих граждан), ведающих культурой, образованием, туризмом, а также социальной помощью.

Брюссельский столичный регион появился на свет в 1989 г. в ходе очередной административной реформы ①. Занимая ограниченную территорию площадью 161 кв. км, он охватывает девятнадцать муниципальных образований, включая и центральную муниципацию, именуемую собственно Брюсселем (Bruxelles-Ville). Официально столичный регион двуязычен: французский и голландский языки здесь существуют на равных правах. Однако с точки зрения местоположения он фактически представляет собой франкоговорящий анклав внутри другого региона – Фландрии. В процессе роста численности населения Большого Брюсселя многие из приграничных муниципий, хотя и принадлежат Фландрии, стали преимущественно франкоговорящими, что порождает политические проблемы между двумя крупнейшими языковыми сообществами страны на протяжении уже полувека.

Если с точки зрения административного деления Бельгии размеры столичного региона совсем невелики, по факту агломеративные связи охватывают около 135 поселений и не менее 2,9 млн человек. Столичный регион является центром высокоурбанизированной территории, на которой проживают не менее трети бельгийцев.

При этом Брюссель, являясь одним городом, играет роль нескольких столиц. С момента создания Бельгии в 1830 г. он является столицей королевства. После того как Бельгия стала федерацией, а произошло это в 1970 г., Брюссель обрел новые столичные функции: город теперь является административным центром, с одной стороны, окружающей его со всех сторон Фландрии, а с другой – Валлонской коммуны, то есть институции, ведающей делами бельгийских франкофонов. Но это еще не все. После подписания Римского договора в 1957 г. в Брюсселе разместились многочисленные учреждения Евросоюза. Де-факто город стал восприниматься столицей единой Европы. Сегодня в Брюссельском столичном регионе заседают аж шесть парламентов.

«Брюссель 2040»: контекст инициативы

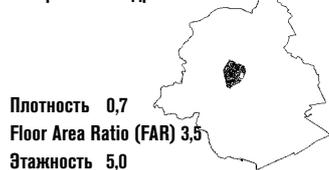
Проект «Брюссель 2040» был запущен правительством столичного региона в чрезвычайно сложном институциональном контексте. Эта сложность может восприниматься и как недостаток, и как достоинство. Брюссель к ней приспособился весьма неплохо. На данный момент этот город производит один из самых высоких в Европе ВРП на душу населения. Сложность институционального контекста бельгийской столицы взбудоражила в свое время Рема Колхааса, который в сделанном для Еврокомиссии отчете «Брюссель – столица Европы» (2001), даже называл ее метафорой многослойности пространства Старого Света.

Рождению проекта «Брюссель 2040» способствовало сразу несколько обстоятельств. Решающее из них – желание правительств региона пересмотреть существующий план территориального развития (PRDD) ②, сообщив ему, с одной стороны, большую концептуальность, а с другой – больший географический охват. PRDD устанавливает направления и рамки градостроительной политики региональной и местных властей, включая расположенные на территории столичного региона девятнадцать муниципий. Впрочем, в его юрисдикцию не попадают никакие другие институты власти, коих, как мы видели выше, достаточно много. Так что, несмотря на интегративную направленность PRDD, не стоит слишком его переоценивать.

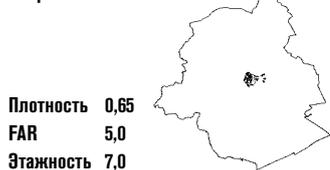
Другим стимулирующим фактором запуска «Брюсселя 2040» стало появление особого проектного жанра – довольно свободного, как по форме, так и по содержанию, концептуального поискового проектирования, призванного проиллюстрировать различные варианты развития территории. Международная консультация на тему Большого Парижа, инициированная в 2009 г. Николя Саркози, вызвала у политиков и технократов, ответственных за разработку PRDD, самый живой интерес. В то же время брюссельский проект значительно разнится с парижским. Напомним, что во втором случае десять международных команд попросили выработать предложения, которые затем должны были быть обобщены Международной мастерской Большого Парижа (AIGP), объединяющей эту самую десятку ③. Парижская консультация была напрямую связана с политической ситуацией во Франции времен Николя Саркози, когда правое правительство сосуществовало с левыми (социалистами), находившимися у власти в Париже и регионе Иль-де-Франс. В определенной мере консультация выражала недовольство Саркози градостроительной политикой своих идейных оппонентов, и в частности, разработанной левыми региональными властями Общей схемой развития региона Иль-де-Франс (SDRIF), которую президент, теперь уже бывший, считал слишком размытой и бессодержательной.

И, наконец, третьим стимулом запуска «Брюсселя 2040» стало появление нескольких проектов метрополитанского масштаба, которые оказались вне юрисдикции властей столичного региона. Важнейшим из таких проектов является развитие сети экспрессного железнодорожного сообщения по образцу парижского RER (она, кстати, называется точно так же) в радиусе порядка 30 км вокруг столичного региона. С одной стороны, власти Брюсселя никогда не выступали против данного проекта, с другой – он у них вызывает вполне обоснованные опасения, связанные с оттоком среднего класса в «одноэтажную Бельгию»,

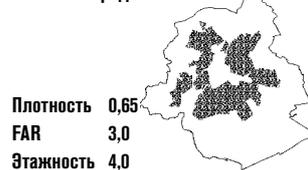
Историческое ядро



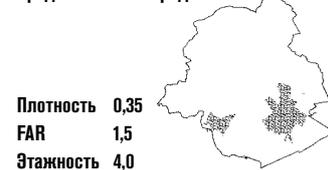
Квартал ЕС



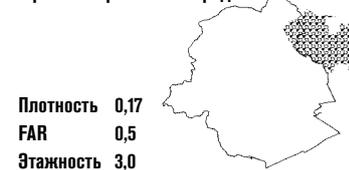
Плотный город



Среднеплотный город



Фрагментированный город



Фрагменты урбанистической ткани Брюссельского столичного региона. Подборка из проекта Studio012 (Secchi – Viganò)

которая раскинулась на просторах Валлонии и Фландрии.

Другой крупный проект подобного рода – развитие находящейся буквально на границе столичного региона, но с фламандской стороны, зоны аэропорта Заветем с ее постепенным превращением в крупный деловой и логистический центр. Данный проект, который называется START и реализуется при поддержке фламандского правительства, нацелен на увеличение рабочих мест в расположенном в 11 км от центра Брюсселя «аэрополисе» с бо до 120 тысяч. В связи с реализацией проекта START власти Фландрии выдвинули и другую масштабную инициативу – построить дублер кольцевой автодороги, опоясывающей столичный регион. Проектно-исследовательские работы на данную тему идут уже полным ходом, причем абсолютно без участия властей Брюсселя.

«Брюссель 2040»: одна инициатива среди многих

Разработка PRDD властями столичного региона сопровождается целым рядом инициатив.

Первоочередной задачей разработчика данного плана считают определение тех вызовов, с которыми в ближайшей и среднесрочной перспективе должен столкнуться даже не собственно столичный регион, а метрополия Брюсселя, захватывающая, как сказано выше, Валлонию и Фландрию. С этой целью проводились консультации с различными стейкхолдерами, а также картографирование самых важных проектов, реализованных или реализуемых в зоне охвата сети RER. Одновременно было решено запустить исследования, призванные способствовать формированию представления о том, какой будет метрополия Брюсселя к 2040 г. В программу данных исследований, в частности, вошли:

- 1) Разработка среднесрочной концепции территориального развития в логике партиципаторного урбанизма;
- 2) Инициатива «Брюссель 2040»;
- 3) Проведение исследований по вопросам экономики, плотности расселения, общественных пространств, размещения высотных зданий и проч.

Можно говорить о подготовке корпуса обобщающих материалов, которые призваны лечь в основу PRDD. Заметим, что этот корпус в целом уже сформирован, и работа над PRDD идет полным ходом.

Отбор команд, порядок и содержание работы

К работе (или размышлениям) над будущим бельгийской столицы были приглашены всего три команды. Столь малое число участников объясняется не в последнюю очередь ограниченностью средств, которыми располагали власти столичного региона.

Запущенная в 2010 г. процедура квалификационного отбора была проведена в два этапа. Заявки на участие в проекте подали семнадцать команд. Отборочный комитет, составленный из международных и бельгийских экспертов, остановился на семи кандидатах, которым было предложено представить в эскизной форме свое видение долгосрочного территориального развития метрополии. На основе анализа этих эскизных концепций был произведен окончательных выбор участников проекта, в число которых вошли:

- 51N4E, Брюссельское бюро, объединившееся с ландшафтным архитектором Басом Сметсом и парижской мастерской L'AUC;
- голландская компания KСАР;
- мастерская итальянцев Бернардо Секки и Паолы Вигано.

Предпочтение было отдано довольно известным бюро, но не обладающим обширным опытом проектирования в Брюсселе. Учитывался скорее международный опыт: в частности, дуэт Секки – Вигано и L'AUC участвовали в консультации по Большому Парижу.

Работа над проектом велась в три этапа: сначала анализ ситуации, затем выработка общей концепции территориального развития и подготовка конкретных предложений – «на десерт». Рамка работы постепенно сужалась от всей метрополии целиком к бельгийской столице в ее административных границах.

В феврале 2012 г. работа была завершена. Затем проекты представили публике: на выставке, открытой с 16 марта по 20 мая, и на международном семинаре, состоявшемся 19 марта. Мероприятия прошли во Дворце изящных искусств (Palais des Beaux-Arts).

Работа Секки и Вигано ожидаемо фокусировалась на излюбленной итальянцами теме «пористого города», рассмотренной в данном случае сквозь призму «горизонтальной метрополии» – обширной территории Брюсселя и его окрестностей в квадрате 100 x 100 км, структурированном долинами трех рек и плотной транспортной сетью. По своему обыкновению повышенное внимание эта команда уделила вопросам жилья и социальной инфраструктуры. Интерес работы итальянцев заключается главным образом в предложенном ими описательном методе, который позволяет вычленять потенциально интересные места для развития и запуска новых проектов.

Самая молодая из команд, собранная вокруг 51N4E, представила любопытный взгляд на метрополию, отталкиваясь от трех элементов: сети рельсового транспорта, знаковых мест Большого Брюсселя (авторы проекта их называют «Иконографической урбанистической тканью»), а также гидрологической системы региона. Утверждая, что, «помимо видения, Брюссель нуждается в координации», команда 51N4E попала в самую точку.

Что же до KСАР, то голландцы во главу угла поставили категории плотности, компактности и полицентрического развития метрополии внутри четко определенных границ. Компания Кейса Кристиансе, демонстрируя, возможно, даже излишний реализм, сделала упор на развитие уже существующих поселений и сгустков урбанистической ткани.

«Брюссель 2040»: итоги

Во время работы над «Брюсселем 2040» было организовано несколько семинаров с участием проектных команд и региональных властей. Предпринимались попытки также вовлечь в процесс фламандское правительство и представителей Евросоюза, но те на приглашения не откликнулись. Как, кстати, и отдельные столичные ведомства, руководство которых не несло прямой ответственности за результаты инициативы. Не почтили своим вниманием семинары и представители брюссельских муниципий, а также депутаты регионального парламента. В результате в этих встречах приняло участие довольно ограниченное число лиц.

В отсутствие четко сформулированного ТЗ, каждая из команд отталкивалась от собственных подходов и интересов, порою никак не связанных с реалиями региона. В отличие от консультации по Большому Парижу, прошедшей под эгидой «посткиотской метрополии», в данном случае у проектировщиков не было общей повестки дня.

Как говорилось выше, «Брюссель 2040» протекал одновременно с подготовкой других материалов для работы над PRDD. Однако все эти предпроектные исследования не пересекались между собой, в результате между ними не возникло никакого «перекрестного опыления».

Тем не менее, «Брюссель 2040» для Бельгии – это уникальный опыт. Задуманная как «фабрика идей» или некий концептуальный эскерсис инициатива позволила выработать целостное видение (и не одно, а даже три) столичной метрополии – видение, которого невозможно добиться в ходе рутинного процесса подготовки граддокументации из-за несводимости интересов столичных и фламандских политиков. В то время как команды работали над будущим Брюсселя, страна била мировые рекорды длительности формирования правительства.

«Брюссель 2040» ставит вопрос, который все три команды сознательно обошли: а будет ли через три десятка лет существовать сама Бельгия? И какую роль может оказать развитие Брюсселя с его округой на состоянии федерализма, который сейчас «выпаривается» очень активно?



Перевод с французского и подготовка публикации Алексея Муратова

¹ С тех пор их было проведено еще две, а сейчас на подходе и третья! Два других бельгийских региона – франкоязычная Валлония и Фландрия, где говорят на голландском языке.

² Plan Régional de Développement Durable (PRDD) – План устойчивого развития региона, последняя редакция которого появилась в 2003 г.

³ Заметим, что вследствие личных конфликтов между участниками консультации, а также несовместимости избранных подходов и методологий, данный синтез так и не был сделан.

Жилой квартал

Плотность 0,25
FAR 0,75
Этажность 3,0



Среднеплотная периферия

Плотность 0,15
FAR 0,4
Этажность 2,5



Среднеплотная жилая застройка + объекты коммерческой инфраструктуры

Плотность 0,2
FAR 0,4
Этажность 2,0



Низкоплотная периферийная застройка

Плотность 0,08
FAR 0,25
Этажность 3,0



Линейные деревни

Плотность 0,02
FAR 0,05
Этажность 2,5





Почтовая открытка. Брюссель. Площадь Люксембургского вокзала, около 1925 г. Жильбер Фастенакенс. Из цикла «Соответствия»



Брюссель. Площадь Люксембургского вокзала, 05.05.2008 – 15.55. Жильбер Фастенакенс. Из цикла «Соответствия»

51N4E/L'AUC/Bas Smets

Предложения сборной команды, состоящей из бельгийских и французских специалистов¹, чем-то напоминают реконструкцию Барселоны, предпринятую в 1990–2000-х гг. Что неудивительно. Модель городского развития, избранная в каталонской столице, признана сегодня образцовой. Запуск отдельных точечных инициатив, способных стать либо примерами для подражания, либо катализаторами позитивных перемен на более-менее обширных территориях, сопровождается у бельгийских архитекторов 51N4E со товарищи масштабными преобразованиями транспортной и ландшафтной инфраструктуры. Проект строится на кон-

трасте большого и малого: масштаба региона и масштаба отдельного, порою протяженного, порою очень ограниченного фрагмента агломерации. Именно такая «дально-близкая» оптика способствует сбалансированному развитию, обеспечивающему, с одной стороны, инфраструктурную и транспортную связанность Большого Брюсселя, а с другой – качество среды отдельных мест.

«Брюссель отличается полицентричностью и гибридностью, – отмечают авторы проекта, – поэтому к нему очень сложно подходить как к некоей целостности. ПЛАН более не задает какую-то одну генеральную линию развития.

Мы нуждаемся в таком производстве пространства, которое бы объединяло различные масштабы и учитывало разные временные циклы (долгосрочное = видение, краткосрочное = проекты, реалистичное = выставки и постоянные публичные дебаты). Только в этом случае мы сможем привести в движение всю метрополию Брюсселя»².



European Commission, Historical Archives, BDT 291/1991, No. 244

Гибридная метрополия

Всеядность, исторически присущая Брюсселю, в итоге привела к фрагментации его пространственной и социальной ткани. В 1960–1970-х гг. город стал ареной массивов сноса исторической застройки и активного нового строительства без какого-либо единого плана и регламентных ограничений. Подобный ультралиберальный подход к среде исторического города с легкой руки журналистов немецкой газеты «Франкфуртер Альгемайне» был прозван «брюсселизацией»³. Представляя собой франкоязычный анклав в центре Фландрии, население бельгийской столицы, с одной стороны, делится по языковому признаку, с другой – на местных и приезжих, причем состав последних весьма поляризован. Наряду с большим количеством выходцев из стран Южной и Восточной Европы, Магриба, Черной Африки и Азии, многие из которых являются трудовыми мигрантами, привлеченными для работы на различных промпредприятиях, в Брюсселе как месте размещения штаб-квартиры НАТО и руководящих органов Евросоюза также много между-

народных чиновников и дипломатов. Бельгийская столица представляет собой архипелаг изолированных «островов» проживания различных коммьюнити: валлонов и фламандцев, экспатов и гастарбайтеров (испанцев, итальянцев, марокканцев, турок, конголезцев и проч.).

Впрочем, социальная и пространственная фрагментация может быть преодолена. В качестве альтернативы выдвигается концепция «гибридной метрополии». «Город будет использовать весь свой потенциал, – уверены авторы проекта, – если откажется быть *чистым*».

В качестве иллюстрации брюссельской гибридности архитекторы помещают фото 1960-х гг., изображающее кафетерий Евроатома – место отдыха, встреч, лоббирования тех или иных интересов, обсуждения тех или иных проектов. Подобные кафетерии играют важнейшую роль в жизни международных чиновников. При этом они оказывают влияние и на повседневность Брюсселя: именно здесь впервые появляются и начинают распространяться по городу эспрессо, капучино, ристретто...

¹ Заметим, что французское бюро L'AUC (рук. Днамель Клуш) в компании с брюссельским ландшафтным архитектором Басом Сметсом, а также мультидисциплинарной группой экспертов, в которую помимо прочего входят три члена Градсовета «Сколково» (Б. Бернасconi, А. Муратов, Г. Ревзин), участвует в международном конкурсе на концепцию развития Московской агломерации.

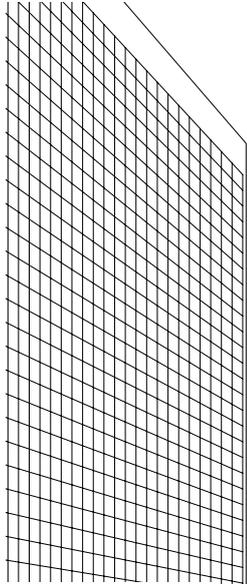
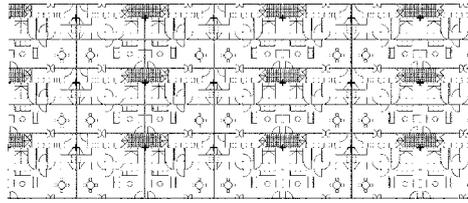
² Все цитаты даны по рукописи, предоставленной авторами проекта. Перевод с французского Алексея Муратова.

³ По аналогии с «османизацией», то есть модернизацией городской инфраструктуры, уличного карнаса и урбанистической ткани посредством массивов сноса существующей застройки, как это практиковал барон Осман (1809–1891), префект Парижа эпохи Наполеона III.

Принципы устройства гибридной метрополии

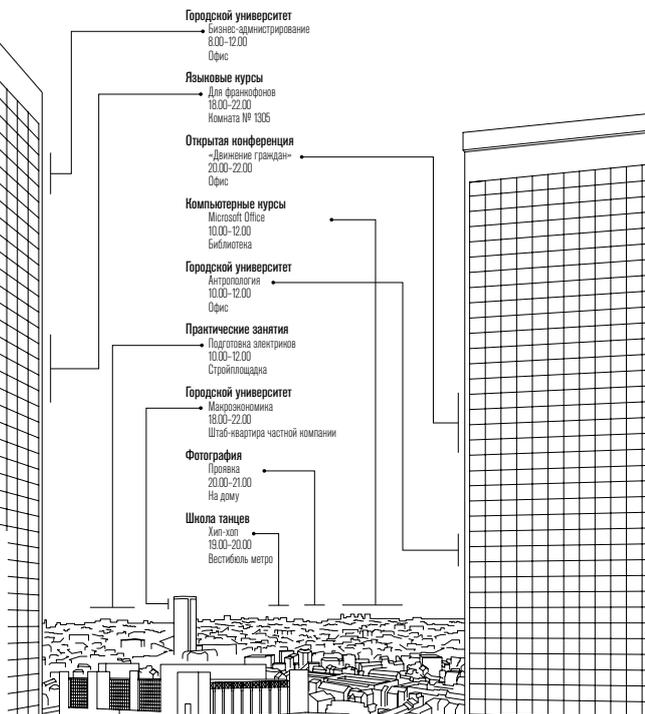
1) Жить везде

Рассматривать всю территорию агломерации как потенциальное место для проживания



2) Везде учиться

Следовать лозунгу университета в Сибуе (Токио): *The whole city is a classroom*



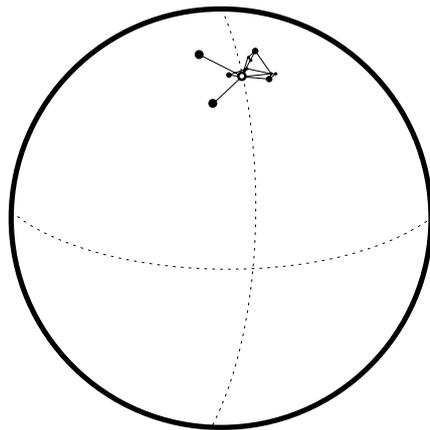
4
Весь город – это классная комната (англ.).

5
Обойдемся без центрального вокзала (англ.).

6
Иконографическая урбанистическая ткань (англ.).

3) Развиваться комплексно

Комбинировать уплотнение существующей урбанистической ткани с развитием метрополии вовне. Использовать позитивный потенциал взаимодействия между Брюсселем как мировым городом и Брюсселем как «малой» агломерацией в районе Евроделты, но не опираться при этом на традиционные оппозиции центр–периферия, локальное–глобальное, малое–большое. Да и еще: *No more central station!*

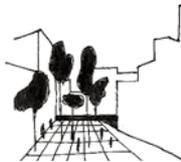


4) Разными способами интенсифицировать общественные пространства:

Смешивать функции



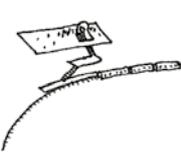
Обыгрывать контраст с плотной городской застройкой



Связывать одни общественные пространства в цепочку с другими



Обеспечивать легкую доступность и связь с системой общественного транспорта



Обеспечивать хорошие городские виды



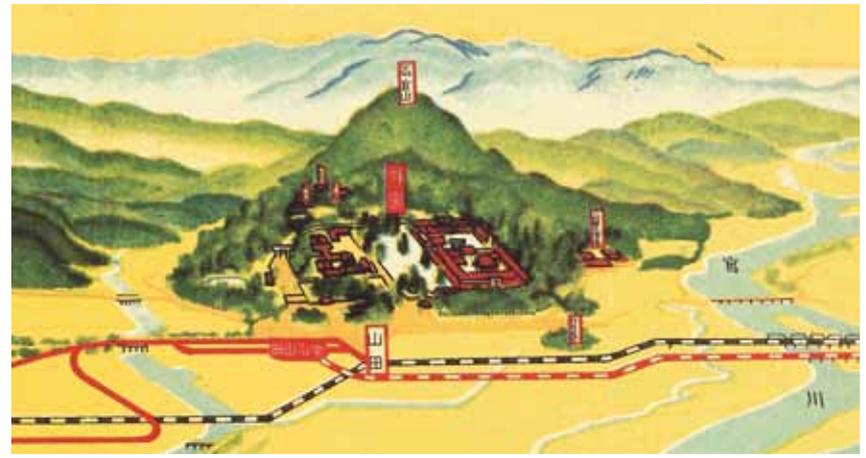
Придумывать как рассказать прохожим об истории места и его связи с историей города



Благоустраивать и озеленять



Повышать символизм общественных пространств и их значимость в глазах горожан



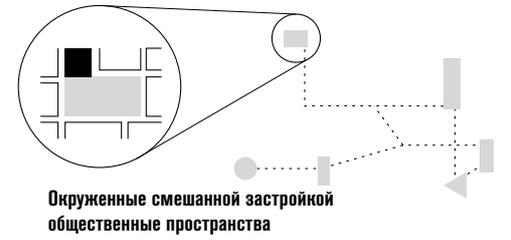
Синтоистское святилище Исэ в префектуре Миэ (центральная Япония): транспортная инфраструктура в сочетании с природным и рукотворным ландшафтом производит гибридную среду

Элементы гибридной метрополии

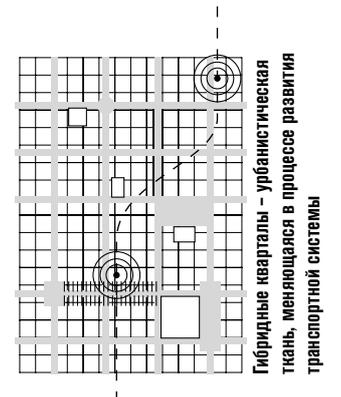
1) Iconographic Urban Fabric (IUF)

Такие места, где по-новому комбинируются три составляющие: (а) ландшафт – речь идет о новом прочтении территории города; (б) транспорт – речь идет об установлении связей между разными частями города; (в) объекты архитектуры и градостроительства.

Авторы проекта выделяют три вида IUF: общественные пространства, мегаформы и гибридные кварталы



Окруженные смешанной застройкой общественные пространства



Гибридные кварталы – урбанистическая ткань, меняющаяся в процессе развития транспортной системы

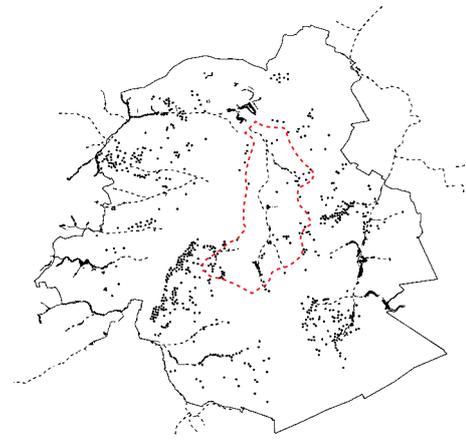


Мегаформы – крупные ансамбли общественного назначения

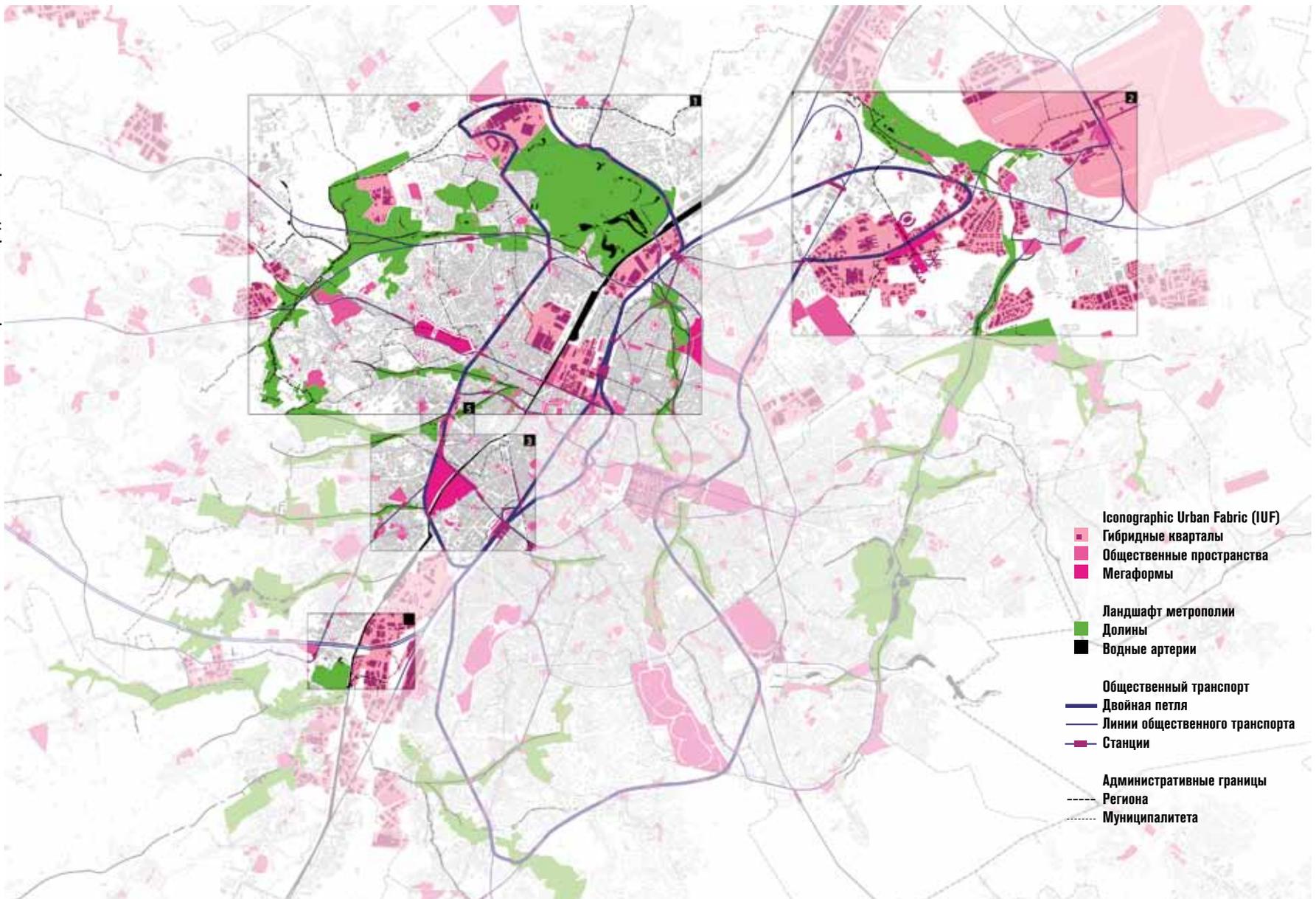
2) Комплексная транспортная система. Объединяя «тяжелый» и «легкий» транспорт в единую сеть, 51N4E со товарищи предлагают создать два новых кольца метрополитена. Сформированные минимальными средствами (путем соединений уже существующих линий подземки) эти два кольца, с одной стороны, осуществляют более эффективную связь между городским транспортом (автобусом, трамваем и метро) и экспрессными железнодорожными линиями регионального, национального и международного значения, а с другой – объединяют многие из идентифицированных архитекторами эпицентров городского развития.



3) Система зеленых коридоров (линейных парков), устроенных в долинах рек, протекающих по территории метрополии. С одной стороны, данные парки акцентируют неровности рельефа (овраги, спуски и лощины), внося визуальное разнообразие в довольно монотонный равнинный ландшафт, с другой – формируют непрерывную сеть природных пространств, позволяющую сохранять биологическое разнообразие в регионе, с третьей – способствуют поддержанию гидрологического баланса территории, организуя эффективный сбор, отвод и поглощение паводковых и дождевых вод.

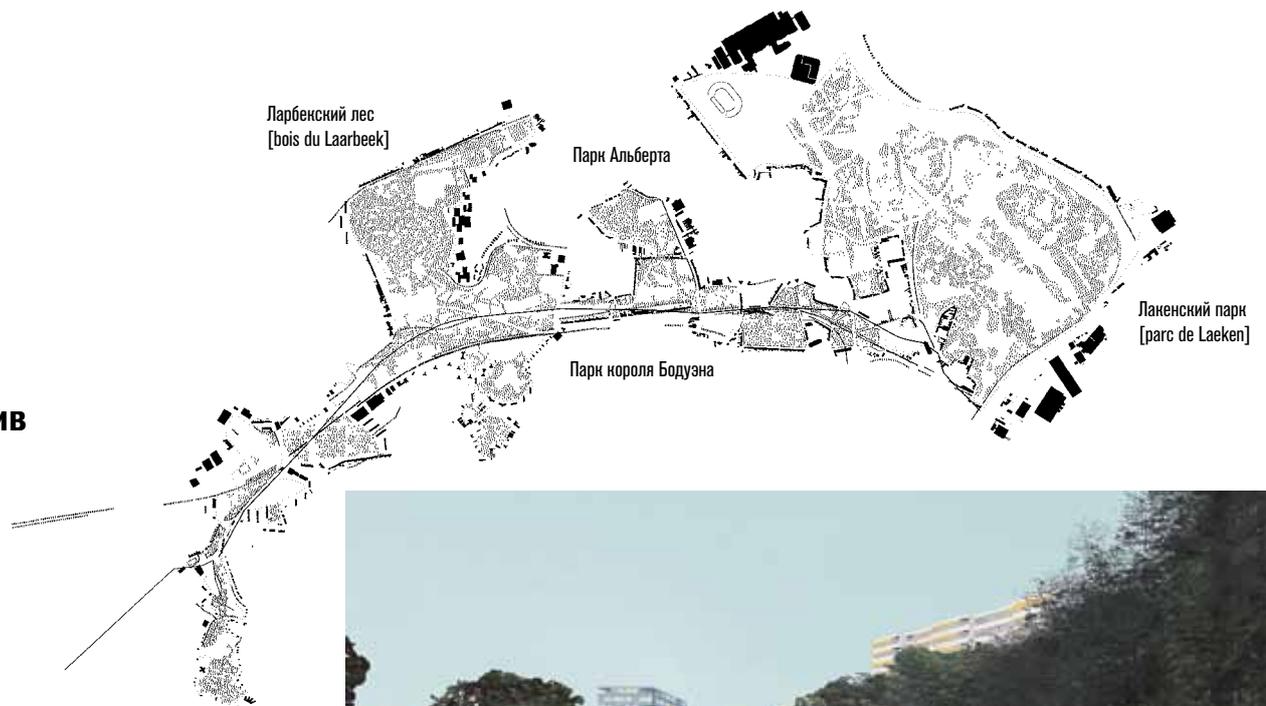


Карта точечных проектов, иллюстрирующих подходы к развитию «гибридной метрополии»



Пять точечных инициатив:

1. Долина реки Моленбек
2. Комплекс в Харене
3. Площадь Европы
4. Гибридный квартал в Андерлехте
5. Станция метро «Беккант»



Пять точечных инициатив

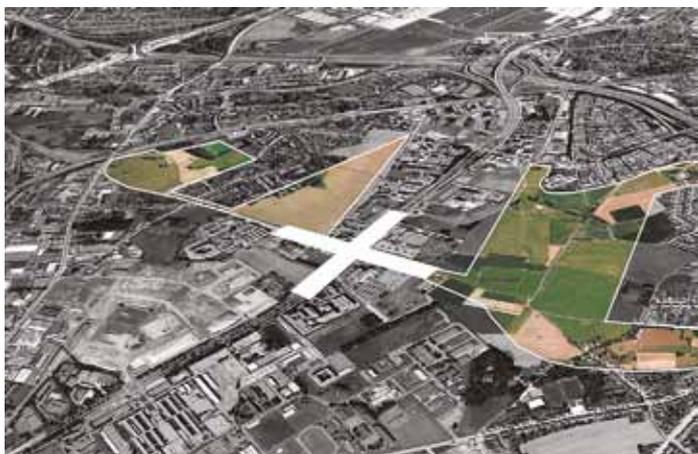
Инициатива 1

Система линейных парков в долине реки Моленбек

Моленбек – один из восьми притоков Санны ⁷, главной брюссельской реки. Он пересекает самые разные места: жилые массивы, сельскохозяйственные земли, транспортные узлы и проч. Сейчас различные зеленые пространства, примыкающие к Моленбеку, изолированы друг от друга. Они не образуют оживленной зоны отдыха на природе. Создание единой системы парков значительно повысит привлекательность данных территорий. Зоны, которые сейчас воспринимаются как задворки, сформируют общественное пространство регионального значения, станут примером мирного сосуществования парков и транспортной инфраструктуры.



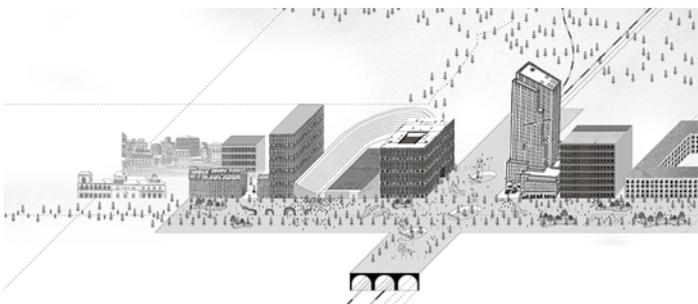
⁷ Не путать с парижской Сеной. Это две разные реки, да и пишутся они по-разному. Причем если в русском варианте написание отличается лишь на одну букву «н», то в оригинале оно разнится больше: *Senne* или *Zenne* (Брюссель) и *Seine* (Париж). Река Сenna на территории Брюсселя по большей части перекрыта.



**Инициатива 2
Комплекс Харен-кросс**

Коммуна Харен на северо-востоке агломерации, расположенная рядом с международным аэропортом и кольцевой дорогой Ro, к которой сходятся все основные радиальные магистрали, имеет свободные территории, где планируется построить штаб-квартиру НАТО, шопинг-центр, тюрьму, офисы и т. д. Архитекторы предлагают расположить все объекты

на протяженной крестообразной платформе. Одна перекладина креста перекроет новую кольцевую линию метрополитена, другая будет сориентирована по направлению проселочных дорог, проходящих по сельхозугодьям. Вместо рыхлой периферийной застройки формируется «мегаформа», где различные архитектурные объемы соседствуют с транспортной инфраструктурой и природным ландшафтом.

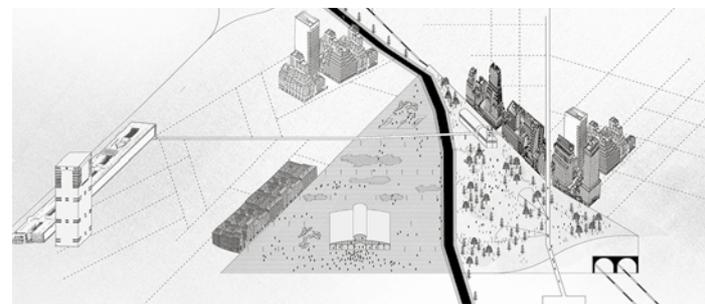


**Инициатива 3
Площадь Европы**

Речь идет о создании новой крупной площади на месте промзоны, расположенной в Моленбек-Сен-Жан – населенном преимущественно иммигрантами западном предместье Брюсселя. Архитекторы считают, что бельгийская столица и расположенные в ней институции Евросоюза нуждаются в новом значимом общественном пространстве. «Мегаформа», где опять же сочетаются транспортная инфраструктура, рукотворная и природная среда, позволит

оживить окружающие промзону скучные кварталы. Вокруг новой площади можно расположить здания различных учреждений

и подразделений ЕС. Единственный сохраняемый объект – ажурные бойни из чугуна и стекла, решенные в стилистике ар-нуво.

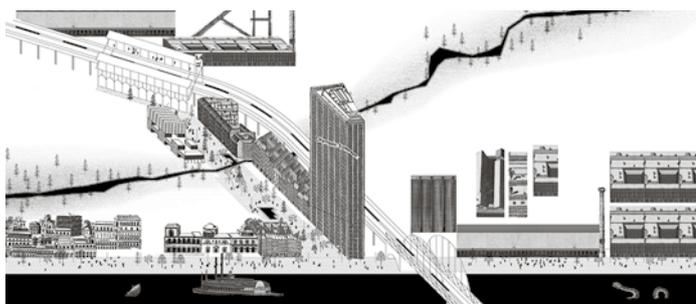


**Инициатива 4
Создание гибридного квартала в Андерлехте**

Образцовый гибридный квартал архитекторы предлагают обустроить в Андерлехте, юго-западном предместье Брюсселя, известном во многом благодаря одноименному футбольному клубу. Вдоль канала, главной водной артерии агломерации, текущей в направлении с севера на юг вплоть до Шарлеруа, сейчас располагаются в основном промздания и склады. По мнению 51N4E и K°, подобные постройки прекрасно

могут сосуществовать с офисами и жильем. Гибридизация и уплотнение квартала, централизованные вокруг легкодоступной

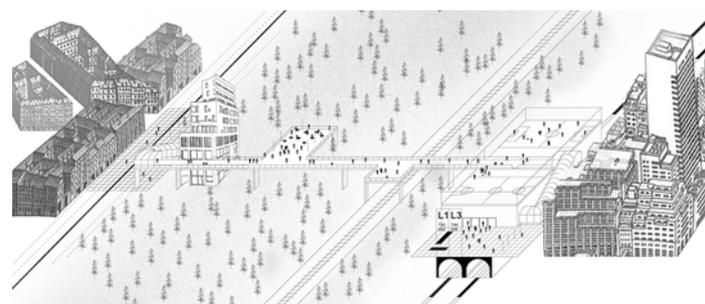
инфраструктуры общественного транспорта, могут превратить этот участок канала в новый эпицентр городского развития.



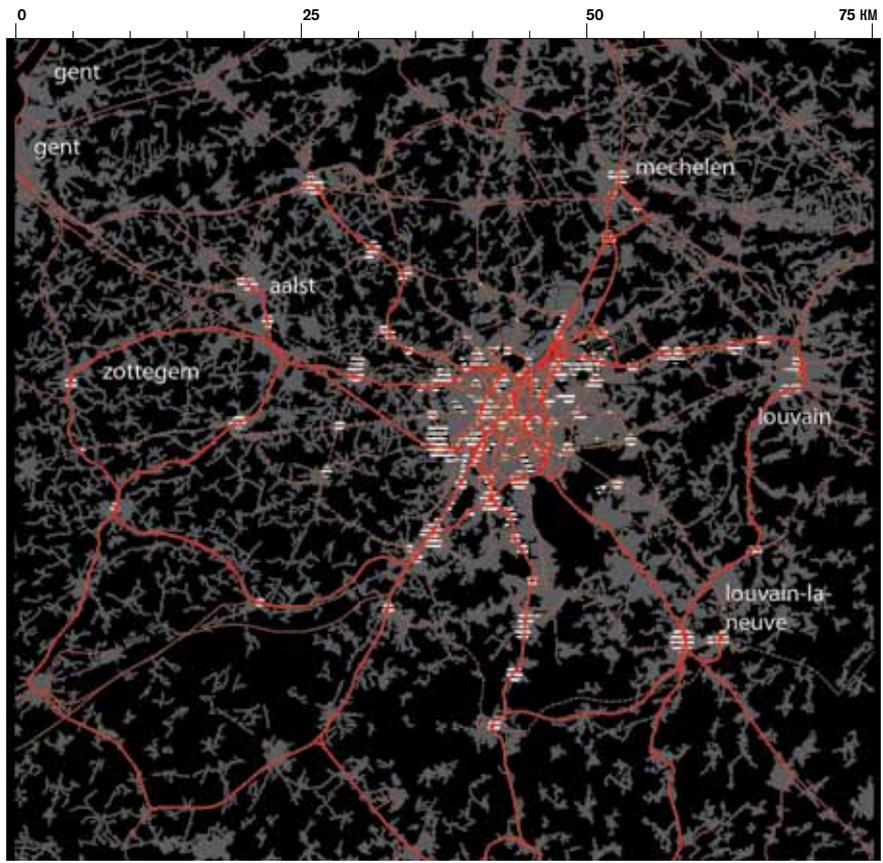
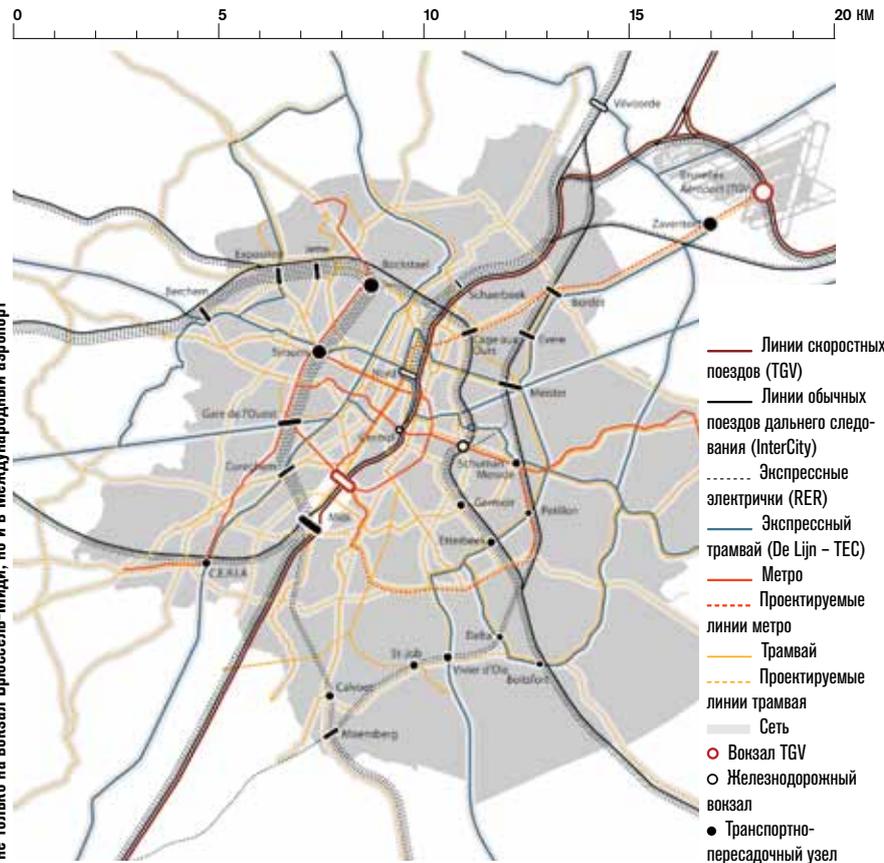
**Инициатива 5
Станция метро «Бекконт» (Beekkant)**

Самый камерный по масштабу проект связан с расположенной на востоке агломерации станцией метро «Бекконт» – пересадочным узлом, где сходятся сразу четыре линии. Существующий пешеходный мост, перекинутый через ветку наземного метро, не отличается особой привлекательностью. Франко-бельгийская

команда предлагает превратить его в оживленное общественное пространство – променады, фланкированные террасами, спортплощадками, а также зданием с офисами и кафе. Более того, оказываясь, что с этого образцового объекта в жанре IUF открывается прекрасная панорама городского ландшафта.



Как и команда 51N4E, дуэт Секки – Вигано предлагает отказаться от моноцентризма железнодорожной системы Брюсселя – скоростные поезда (TGV) должны прибывать не в одно, как сейчас, а в два места: не только на вокзал Брюссель-Миди, но и в Международный аэропорт



Studio012
Bernardo Secchi, Paola Viganò

Заявляя о том, что Брюссель нуждается в решительном разрыве с нынешней политикой и логикой развития, итальянский дуэт Бернардо Секки и Паолы Вигано выдвигает понятие *горизонтальной метрополии*.

Такая метрополия характеризуется размытыми и неопределенными границами, социальным и природным разнообразием, высоким уровнем экологичности и комфорта, развитой сетью общественного транспорта. Горизонтальная метрополия не является цельной – в цене здесь различие, специфичность отдельных фрагментов и мест.

Проектная работа Секки и Вигано разворачивается в квадрате 100 x 100 км, охватывающем бассейны главных рек региона: Дандра, Сенны и Диля. Каждый из трех бассейнов имеет свой ярко выраженный характер. Благодаря взаимодополнительности непохожих друг на друга ландшафтов и формируется метрополия, которая с полным правом может называться горизонтальной.

Высокая проницаемость – важное свойство горизонтальной метрополии. В случае Брюсселя она обеспечивается транспортной сетью, охватывающей всю территорию региона. Главные качества данной сети – регулярность и изотропность, то есть равноправие всех направлений, как меридиональных, параллельных бассейнам главных рек, так и широтных, пересекающих складки ландшафта.

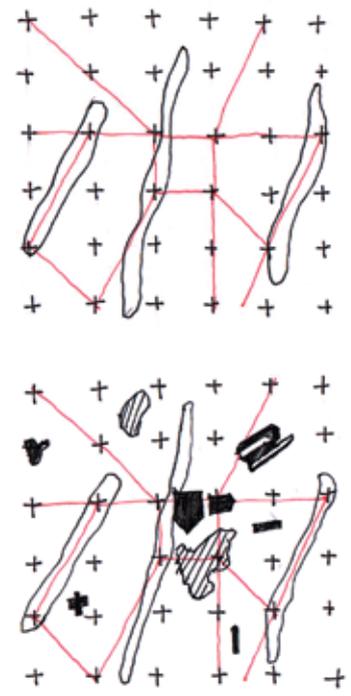
Иконическим знаком этой сети является квадрат. Однако на деле ее конфигурация более «измята»: сеть включает существующие линии автомобильных и рельсовых дорог, а добавляемые сегменты (линии трамвая, скоростного автобуса и проч.) учитывают как трассировку сложившегося транспортного каркаса, так и особенности местности. Новые линии должны быть проложены главным образом в направлении восток–запад, чтобы исправить сложившийся перекосяк в морфологии транспортной системы, ориентированной в основном на север и на юг. В местах пересечения

сети с линиями железных дорог формируются мультимодальные хабы. Так же как и команда 51N4E, итальянцы предлагают отказаться от моноцентризма железнодорожной системы – в их концепции скоростные поезда (TGV) прибывают не только на вокзал Брюссель-Миди, но и в Международный аэропорт.

Работа над такой метрополией, как опять же в случае команды 51N4E, главным образом строится в двух масштабах – XL и M. Первый охватывает весь регион и дает возможность затронуть проблемы развития систем транспорта и природных зон, главных «связующих» протяженной урбанизированной территории, второй – обеспечивает качество преобразования конкретных жилых и общественных пространств, позволяя вникнуть в мелкие и на первый взгляд незначительные детали. В этом контексте Секки и Вигано апеллируют к знаменитому 10-минутному фильму «Сила десяти» (Power of Ten), снятому бюро Чарльза и Рей Имз в 1977 г. по заказу компании IBM.

1. Еще один, помимо LAUS, участники и Большой Парижа, и Большой Москвы.

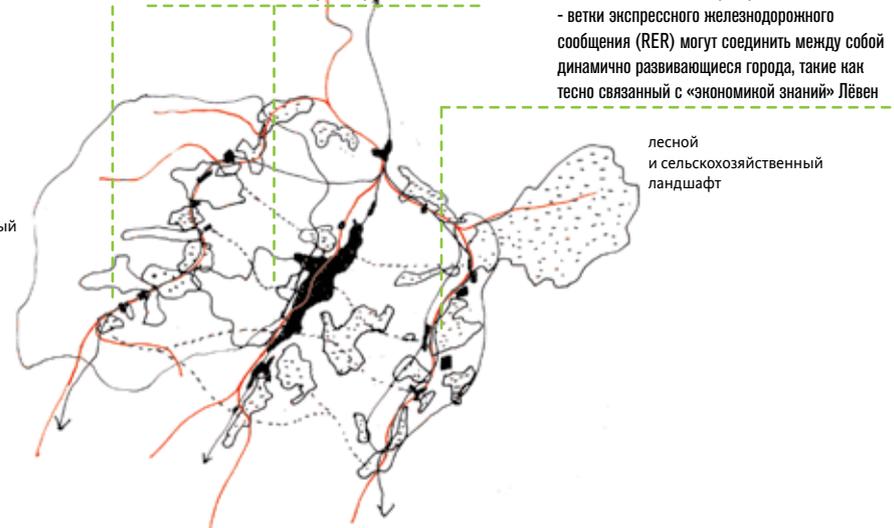
Территория проектирования находится в квадрате 100 x 100 км, охватывающем бассейны трех главных рек региона, а также основные важнейшие центры Большого Брюсселя

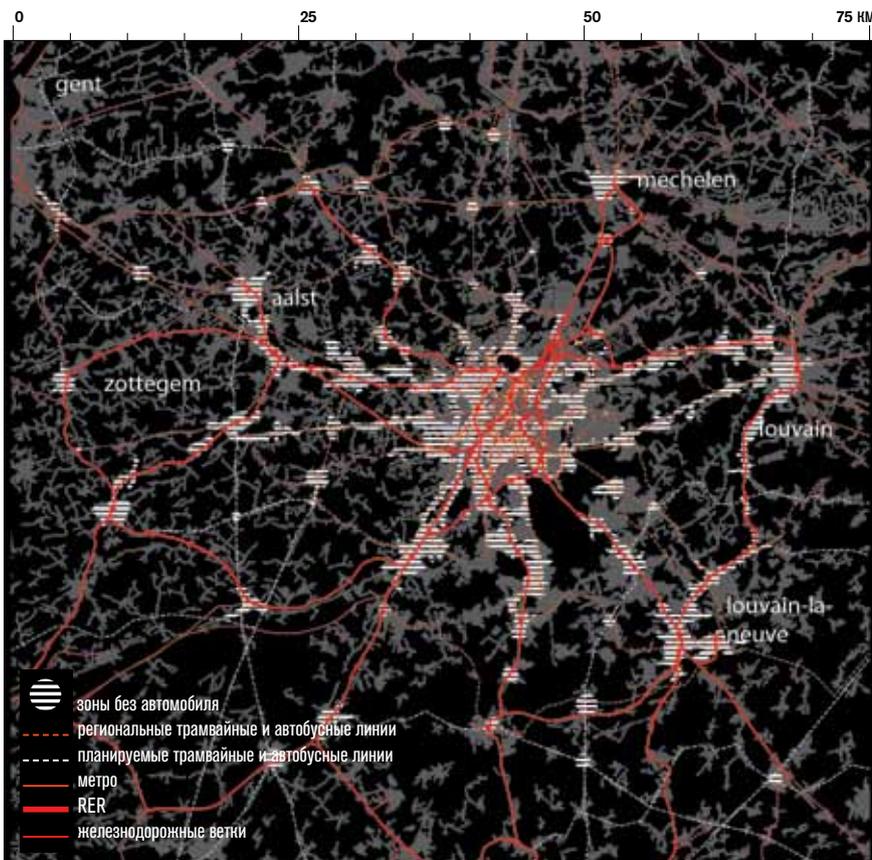


Долина Дандра: ожерелье различий
- в ландшафте доминируют сельхозугодья
- река, неровности рельефа, различные виды почв обуславливают переменчивость местных пейзажей
- железные дороги соединяют поселения, а также популярные места отдыха между собой

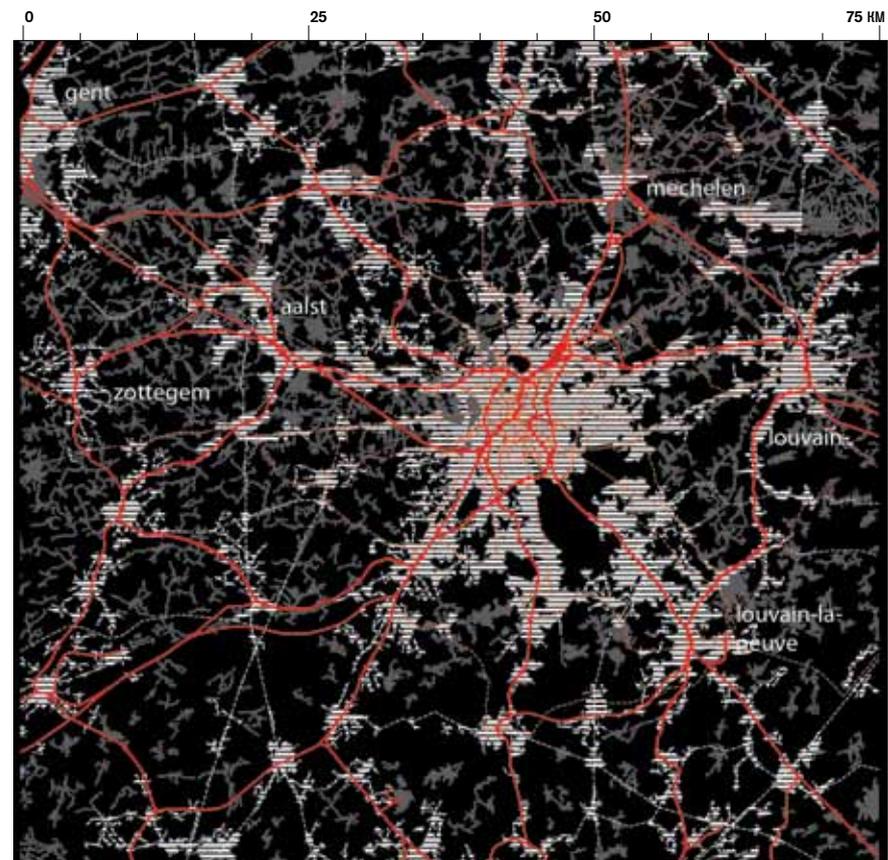
Долина Сенны: новая центральность
- вдоль канала и заново открытой Сенны развиваются кварталы смешанной городской застройки
- канал становится главным общественным пространством метрополии, а также генератором различных инноваций в сфере городской логистики и «зеленого» транспорта

Долина Диля: лесная матрица
- сельскохозяйственный и лесной ландшафт, крайне привлекательный для низкоплотного комфортного расселения
- любые строительные инициативы не должны ни в коем случае не повредить качеству этой среды с живописной рекой, лесами и протяженными общественными пространствами
- ветки экспрессного железнодорожного сообщения (RER) могут соединить между собой динамично развивающиеся города, такие как тесно связанный с «экономикой знаний» Лёвен





Этапы превращения Брюсселя в город без автомобилей: сначала появляются первые островки урбанизированных территорий, где нет машин; по мере уплотнения сети дорожного транспорта безавтомобильные зоны разрастаются и охватывают к 2050 г. всю метрополию целиком



В этом фильме взгляд то удаляется до ста миллионов световых лет, то приближается вплоть до 0,00001 ангстрема (10^{-16} м) от пары, раскинувшей свой пикник на зеленой лужайке в Чикаго. «Урок этого фильма, – отмечают итальянцы, – состоит в том, чтобы показать, что каждая точка зрения является неполной, частичной и что все масштабы, будучи связанными друг с другом, обладают специфической тематикой. При каждом переходе возникают новые вопросы, новый понятийный ряд. В то же время пространство отличается непрерывностью, и это связывает каждый переход».

Уточняя понятие горизонтальной метрополии, итальянские архитекторы дают два определения от противного:

1) Горизонтальная метрополия – это не архипелаг. Речь в данном случае идет о комплексном (интегрированном) развитии, когда пустоты, в особенности зеленые зоны, не разделяют, а связывают разные фрагменты территории, сообщая метрополии высокую

степень проницаемости. Чтобы эти пустоты превратились в демократические по своей сути общественные пространства, следует четко скоординировать жилищную политику с политикой развития зеленых зон, а также связать всю территорию плотной транспортной сетью.

2) Горизонтальная метрополия – это не автомобильный город. В пределе ее границ частные авто там не используются вообще. И не потому, что существуют какие-то запретительные меры, а потому что в распоряжении жителей имеется развитая система общественного транспорта.

Город без автомобилей, настаивают авторы проекта, вовсе не является утопией. Рост стоимости использования углеводородного сырья приводит к повсеместному появлению в городах Европы зон без машин и парковок или с ограниченным автомобильным движением. Такие зоны уже существуют в Амстердаме, Мальмё, Вене, Кельне, Гамбурге и т.д. Тенденцию отказа от частного автотранспорта подтверждает статистика – около 40 процентов

домохозяйств в крупных городах Старого Света не имеют машин. В Берлине доля «бесколесных» жителей составляет 50, а в Париже – 55%. К 2050 г. вполне реализуем сценарий, когда в Большом Брюсселе сначала появятся первые островки, где не будет автомашин, затем, по мере уплотнения сети общественного транспорта, эти зоны разрастутся и охватят метрополию целиком.

Метрополия без машин подразумевает и новую систему снабжения. К 2040 г. она призвана стать трехступенчатой: жители Брюсселя смогут делать покупки либо не выходя из дома, по интернету, либо в местных магазинах, снабжаемых ночью с помощью грузовых трамваев, либо в крупных торговых центрах, связанных с железными и автомобильными дорогами, а также с городским каналом.



Урок фильма Power of Ten заключается в том, что масштабирование любого объекта (в данном случае пары на пикнике) дает лишь частичную, неполную картину



Горизонтальная метрополия – это не архипелаг, а территория с высокой степенью связанности

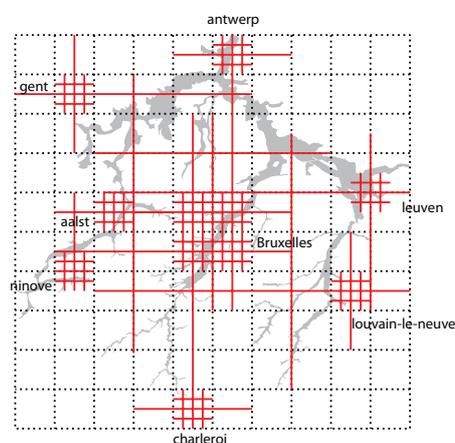
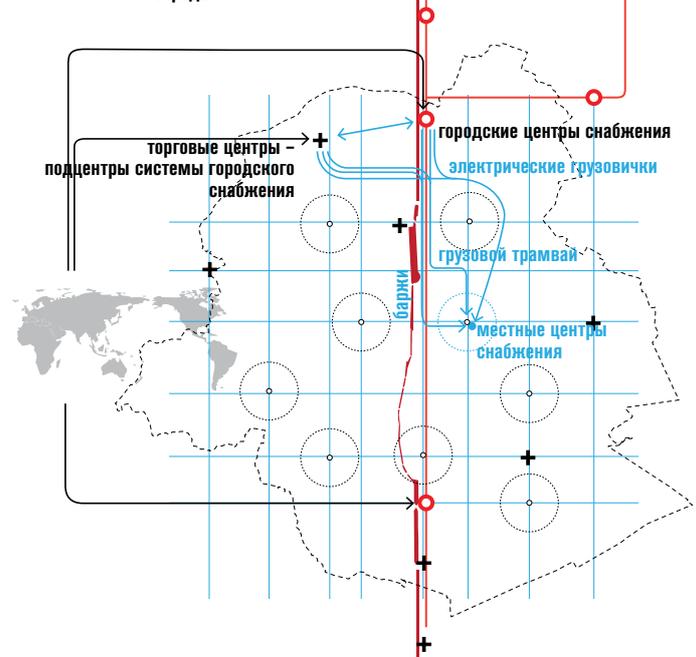
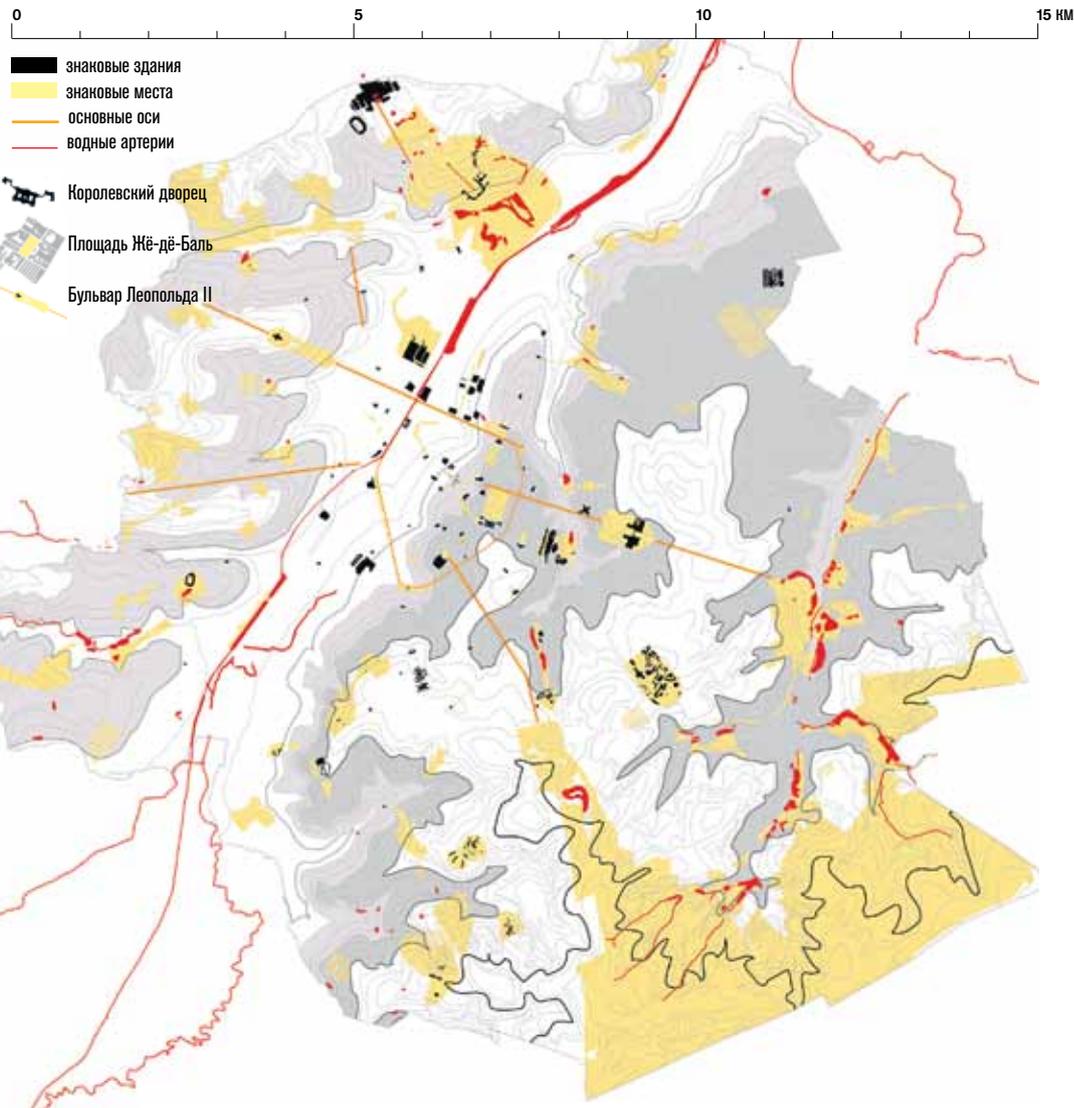
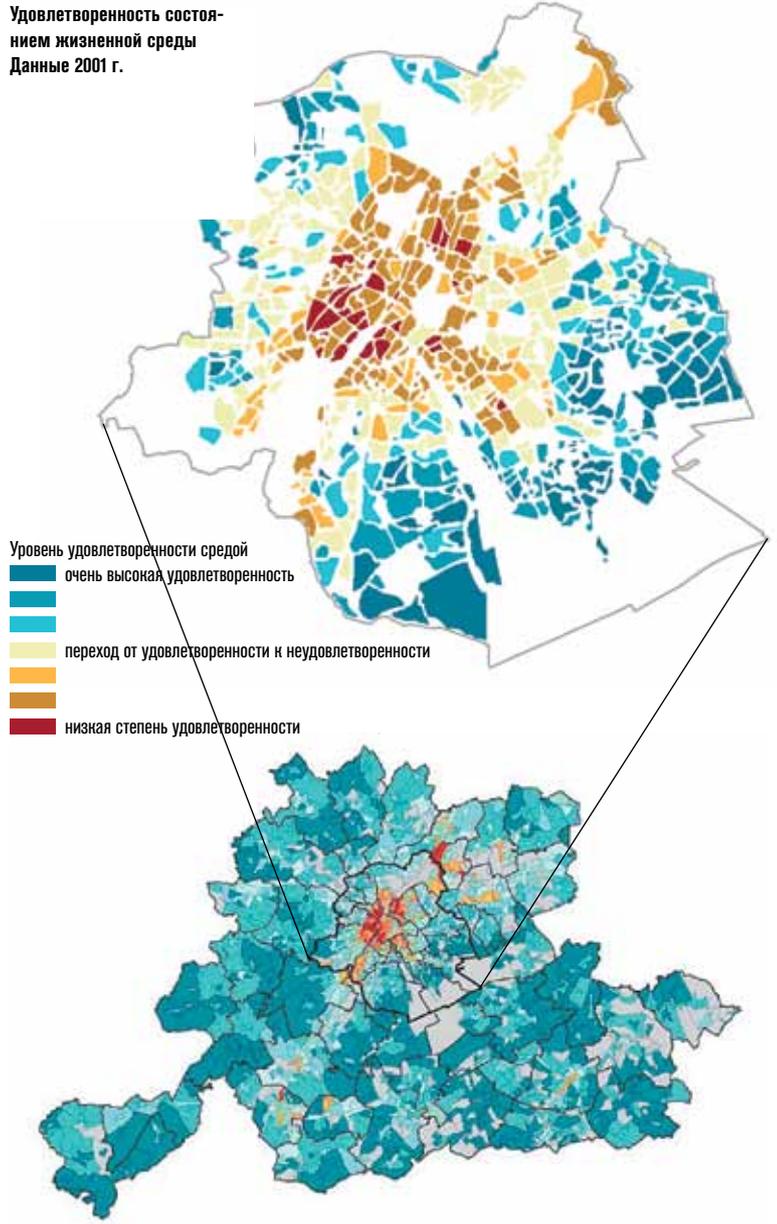


Схема снабжения Брюсселя – безавтомобильного города





Значимые элементы городского ландшафта (доминанты, ансамбли, парки и проч.) обеспечивают визуальные и физические связи между «верхним» и «нижним» городом. Важную роль в установлении этих связей играют зеленые пространства, особенно если они расположены на склонах и на границах различных «лоскутов» урбанистической ткани, отличающихся друг от друга по характеру и видам использования застройки



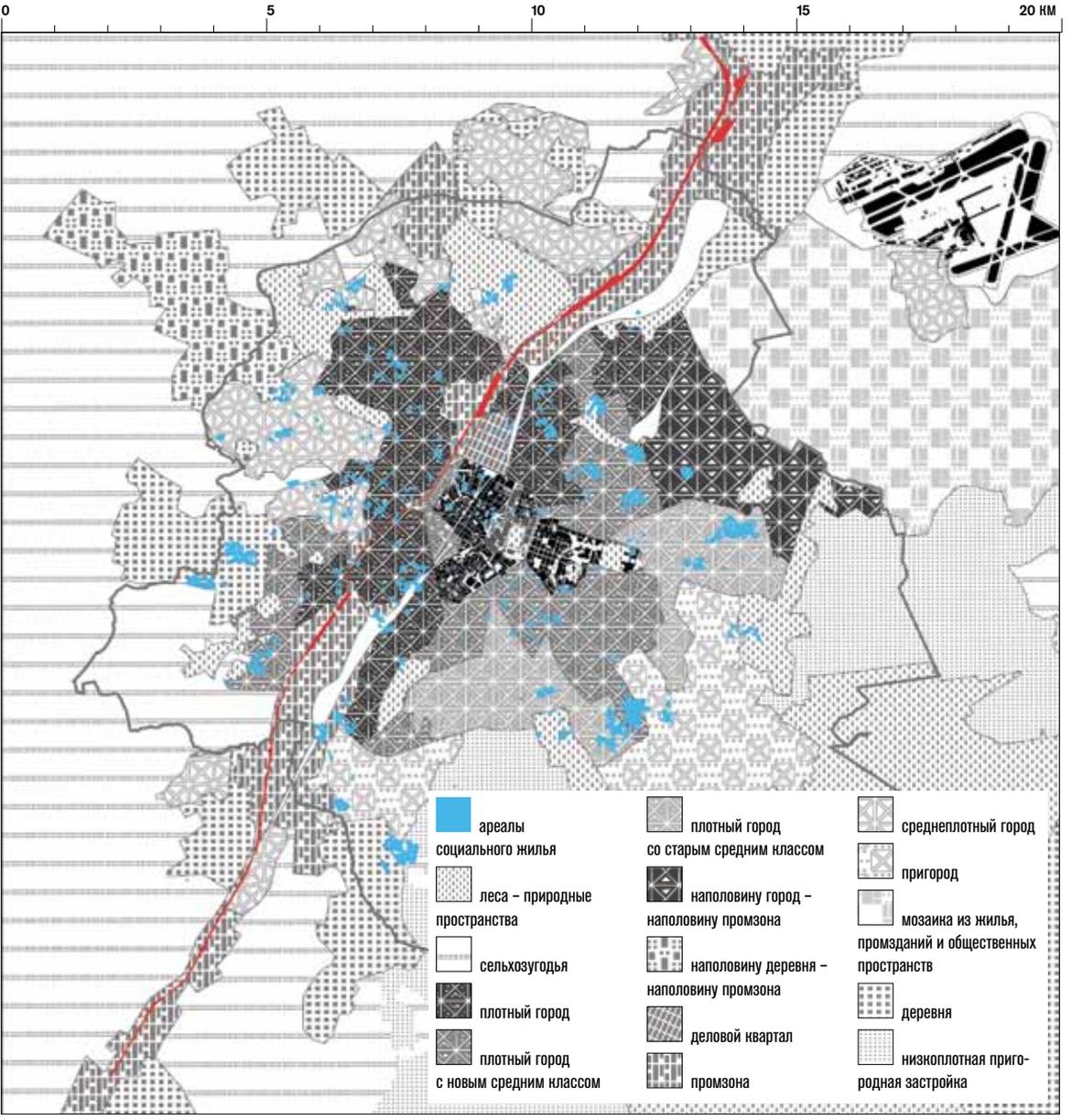
Динамические пары

Секки и Вигано выдвигают семь «биномов» – парных понятий, которые определяют динамику развития Брюсселя как горизонтальной метрополии. Архитекторы подчеркивают, что речь об оппозициях не идет: латинизм *versus*, означающий «против», в данном случае заменяется на своего французского этимологического родственника *vers*, то есть на предлог «к».

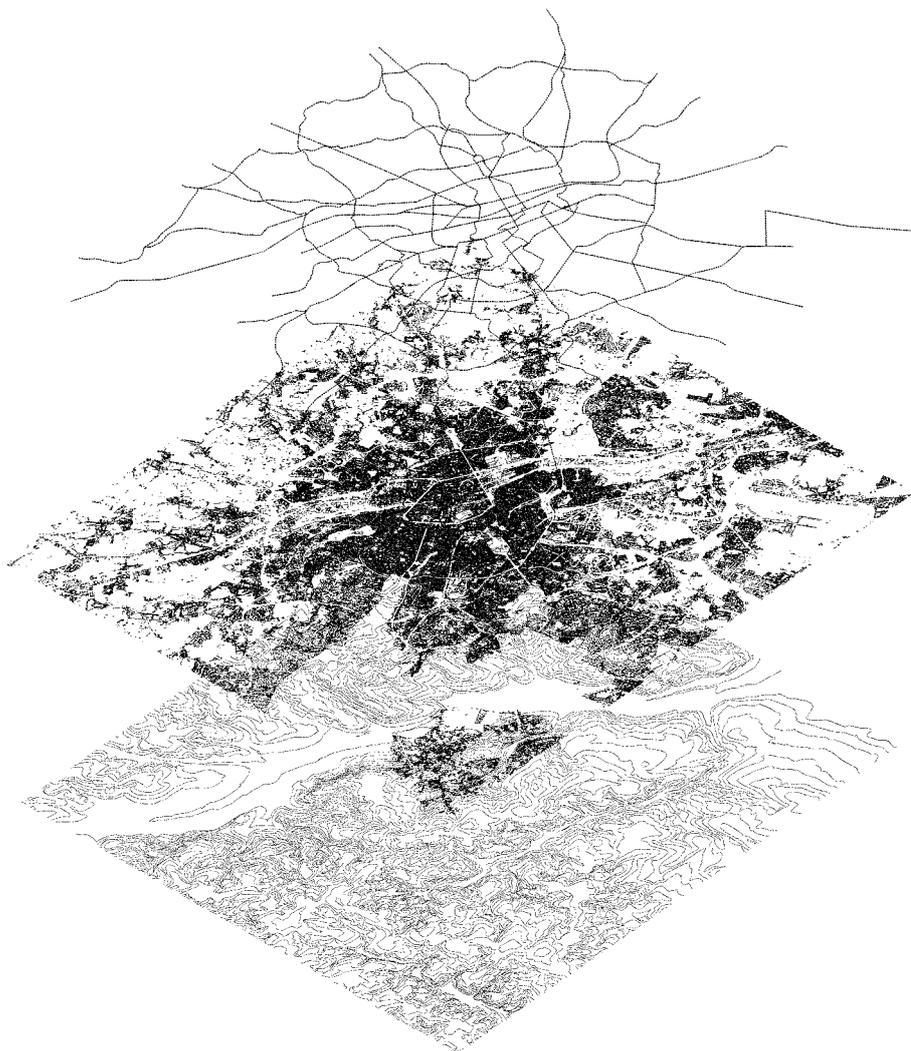
1. От топографии к топологии. Гидрологическая система брюссельского региона способствовала появлению складчатого ландшафта: долин, холмов, низин и круч. Железные дороги следовали течению рек, образуя транспортный каркас территории. В соответствии с природным формировался и социальный ландшафт. «Топография превратилась в топологию, – констатируют Секки с Вигано. – Богатые разместились наверху, а беднота селилась внизу, вдоль канала. “Иконические” места, которые далеко не всегда представляют собой здания или в традиционном смысле слова монументы, также оказались наверху, а “обычная” городская ткань – в низинах» 2. Там, в низинах, застройка плотнее, кварталы крупнее – с внутренними пространствами, куда «приземлились» различные виды хозяйственной деятельности; сверху здания расположены свободнее, здесь больше парков и садов, теснее связь города и природы.

2. От фрагмента к лоскуту. Современный город, заявляют Секки и Вигано, состоит скорее не из фрагментов, а из лоскутов. Восходя этимологически к латинскому слову *fragmentum* (обломок), фрагмент подразумевает, что некое целое разбито, раздроблено на куски. Лоскуты, напротив, являются самодостаточными объектами, объединенными общей сеткой. В случае с городом элементами такой сетки могут

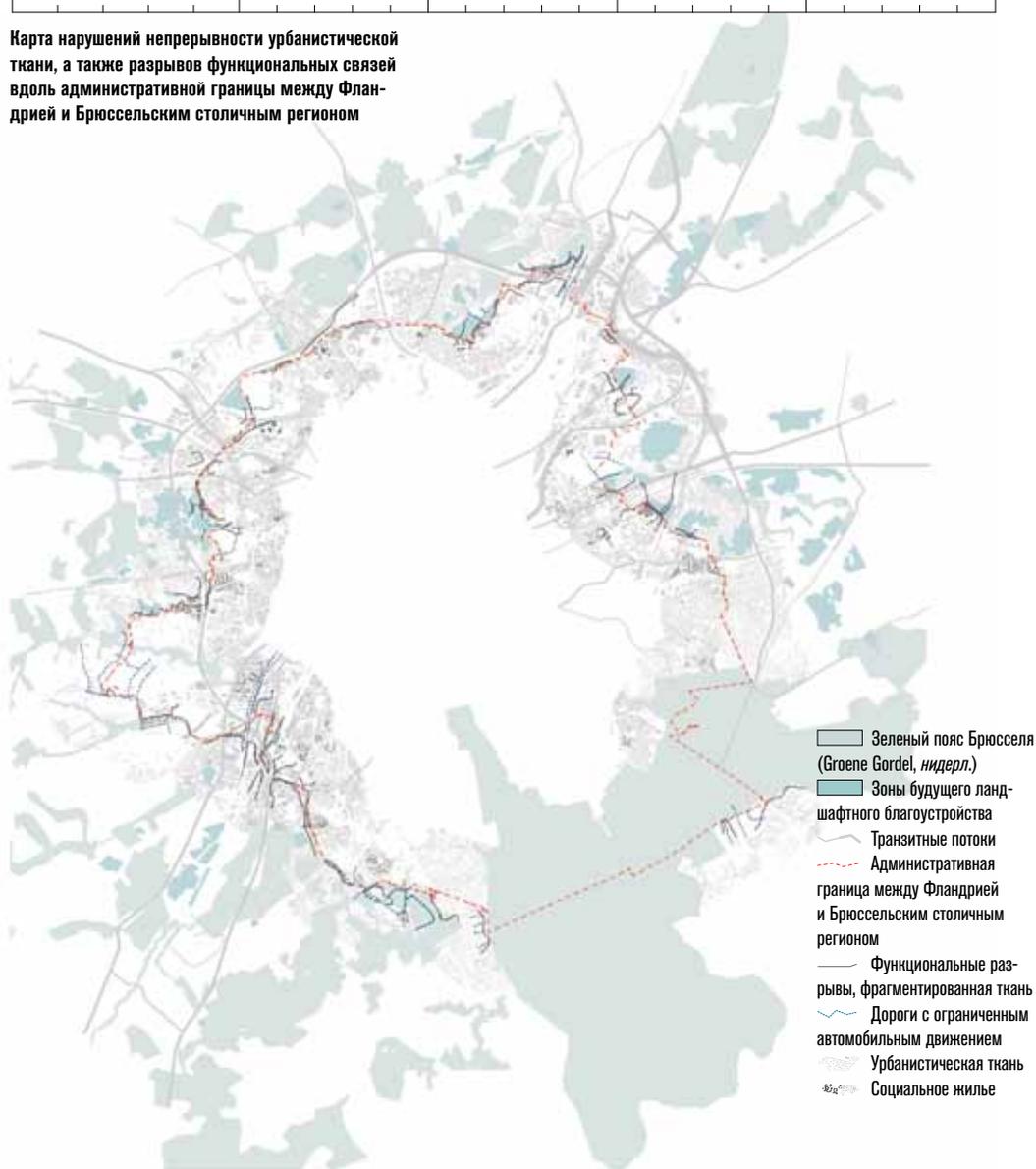
Карта «лоскутов», то есть различных типов урбанистической ткани. Нанесение на эту карту ареалов домов социального жилья



2 Цит. по рукописи, предоставленной Studio012 Secchi Viganò. Перевод с французского Алексея Муратова.



Карта нарушений непрерывности урбанистической ткани, а также разрывов функциональных связей вдоль административной границы между Фландрией и Брюссельским столичным регионом



являться, например, водные артерии и транспортная инфраструктура. Взгляд на Брюссель как на совокупность лоскутов позволяет по-новому прочесть его структуру, сосредоточиться не столько на элементах урбанистического каркаса – знаковых зданиях, основных осях и проч., – сколько на системах жизненных сред, на открытых и застроенных пространствах, выходящих за границы метрополии. Позиционирование на лоскутной карте ареалов социального жилья дает возможность проследить, какой тип среды благоприятствует их появлению, а какой – нет.

3. От смещения к просачиванию. Смещение разных социальных слоев осуществлялось в старых городах в одних и тех же пространствах. Скажем, богатые семейства селились на бельэтажах, беднота – в мансардах. С разделением модернистского города на зоны, различные функции и социальные группы были с большим или меньшим успехом изолированы друг от друга. Теперь наблюдается противоположный процесс. Образованная молодежь переезжает в небогатые центральные районы, в фешенебельных восточных предместьях Брюсселя строится социальное жилье.

4. От сетей к пространствам взаимосвязей. Брюссель отличается развитой и разнообразной транспортной системой. Здесь есть и экспрессное железнодорожное сообщение (RER), и метро, и трамвай, и автобус. Это позволяет выдвигать амбициозные задачи: во-первых, существенно сократить автомобильный трафик, во-вторых, превратить транспортную инфраструктуру в мощный фактор создания дружелюбных, побуждающих к межперсональным контактам пространств.

Статистика передвижений в часы пик в Париже и Копенгагене

Пример Парижа

Всего:
Общественный транспорт 22%
Автомобиль 39%
Двухколесный транспорт 2%
Пешие перемещения 37%
Другое 1%



Дальние пригороды
Общественный транспорт 13%
Автомобиль 59%
Двухколесный транспорт 2%
Пешие перемещения 26%

Париж
Общественный транспорт 32%
Автомобиль 18%
Двухколесный транспорт 3%
Пешие перемещения 47%

Ближние пригороды
Общественный транспорт 20%
Автомобиль 41%
Двухколесный транспорт 2%
Пешие перемещения 36%

Пример Копенгагена

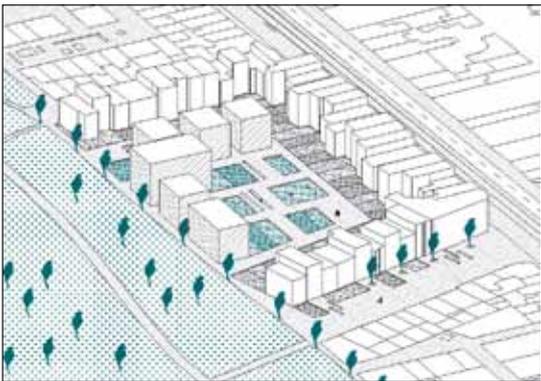
Всего:
Общественный транспорт 32%
Автомобиль 26%
Велосипед 37%
Пешие перемещения 5%



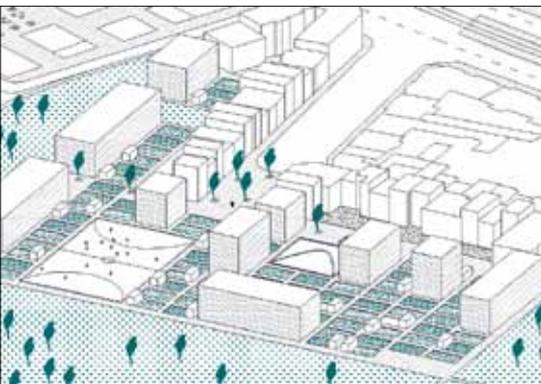
5. От иерархии к изотропии. До настоящего времени подавляющее большинство программ развития транспортных систем в различных городах мира базировалось на принципах пространственного и иерархического разделения потоков. Однако в процессе уплотнения транспортная сеть может сделаться изотропной. И это хорошо. Главным образом в силу двух причин. Первая заключается в том, что структура спроса на услуги транспорта претерпевает в европейских метрополиях существенные изменения. Так, исследования, проведенные в Париже и Лилле, показали, что поездки из дома на работу и обратно составляют сейчас лишь 30–35% всех перемещений, постоянно демонстрируя тенденцию к снижению. Характерный для индустриального города маятниковый режим перемещений уходит в прошлое. Вторая причина изотропического вектора развития транспортной системы состоит в том, что так она становится все более плюралистичной. В то время, как иерархически выстроенная сеть испытывает в своих узловых точках постоянные перегрузки, плюралистичное предложение в сфере транспорта позволяет перераспределить потоки более тонким и сбалансированным образом.

6. От политического к функциональному. Отмечая, что «зеленый пояс», опоясывающий Брюссель, служит главным образом политическим целям, отделяя франкоязычную в своей массе столицу от Фландрии, Секки и Вигано призывают сделать границы города более проницаемыми – перейти от политики территориальной сегрегации представителей двух языковых групп к совместному возделыванию и использованию кольцевого «сада».

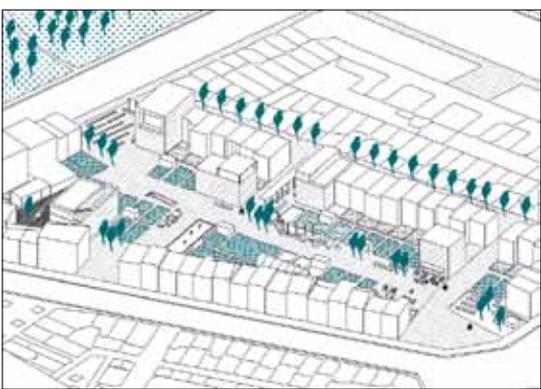
Пример использования огородов для структурирования популятивного дворового пространства



Пример использования огородов для создания артикулированного перехода между парком и жилой застройкой



Использование огородов для обеспечения перехода между внутриквартальным общественным пространством и придомовыми палисадниками



Стратегии развития

Свои подходы Секки и Вигано иллюстрируют с помощью стратегий развития конкретных мест – образцовых проектов горизонтальной метрополии.

1. Западный сад

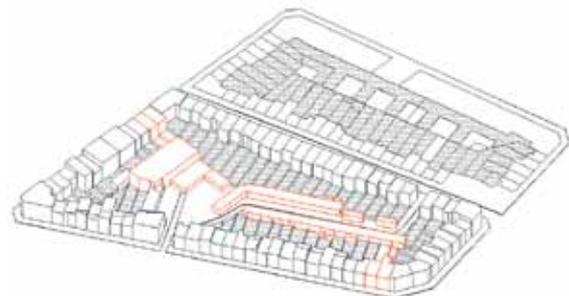
Речь идет об участках, расположенных в западной части Брюсселя. Эта зона отличается плодородными почвами. Протяженные сельхозугодья в настоящее время препятствуют сообщению между жилыми районами и различными полюсами социальной активности. Точечные операции по уплотнению и благоустройству существующей застройки, а также по созданию новых объектов социальной инфраструктуры позволяют сделать пространство Западного сада одновременно и более смешанным, и более связным.

Важную роль в благоустроительных мероприятиях играют частные огороды. Секки и Вигано опираются на существующее у местных жителей обыкновение проводить свободное время в огородах, которые либо расположены непосредственно рядом с домом, либо сгруппированы в специально выделенных местах.

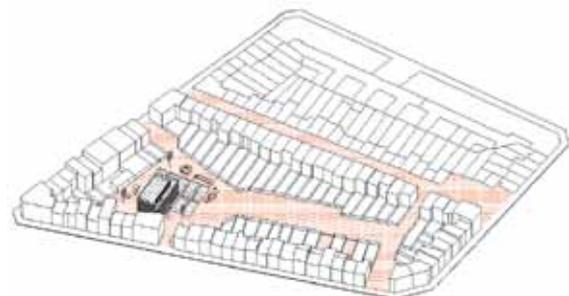
Следует повысить и качество и количество огородов, теснее их связать с типологиями современного жилья. Три аксонометрические схемы демонстрируют, каким образом огороды могут быть внедрены в разные виды застройки. Эти частные наделы, вместе с плотной сетью пешеходных дорожек, способствуют повышению привлекательности пустот между домами, которые превращаются в визуально и функционально разнообразные публичные пространства.

Другой пилотный проект – концепция реконструкции одного из кварталов периметральной жилой застройки, расположенного в более урбанизированной части Западного сада, районе Моленбек–Сан-Жан. Четыре аксонометрии иллюстрируют четыре этапа данной реконструкции:

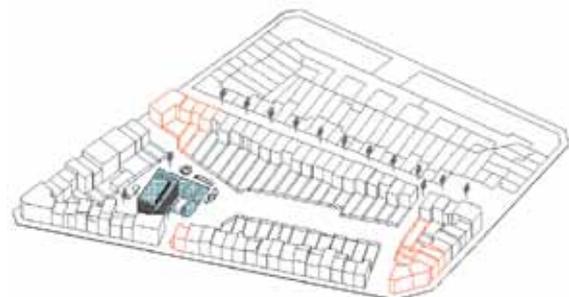
1. Демонтаж всех хозяйственных строений во дворе, создание двух новых проходов путем размыкания периметра (сноса в общей сложности четырех домов) в местах примыкания к кварталу озелененных пространств.



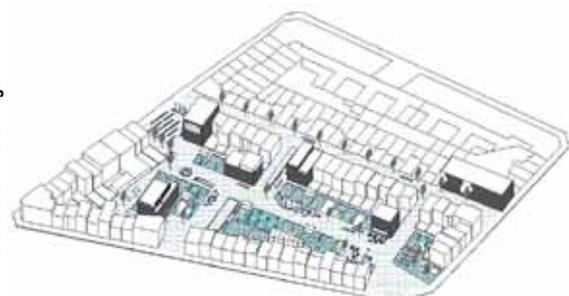
2. Благоустройство партера внутреннего двора, строительство нового здания со смешанной общественной функцией.



3. Возможное расширение внутриквартальных проходов, создание пешеходной улицы вдоль северного фронта застройки.



4. Комплексное благоустройство квартала, включающее создание фонтана, площадок для детей и пожилых людей, коллективных огородов и теплиц, формирующих буферное пространство между общественной зоной и тыльной стороной жилых домов, строительство навесов для торговли фруктами и овощами, здания кафе, оборудованного террасой, а также наполнение двора городской мебелью.



Огороды в южной части парка Альбера. Западные предместья Брюсселя. Моленбек–Сан-Жан. Фото Studio012 – Secchi Viganò

Фото с макета квартала около канала после реконструкции, которая сопровождается обильным озеленением и созданием новых пешеходных связей



2. Обитаемый канал и бассейн Сенны

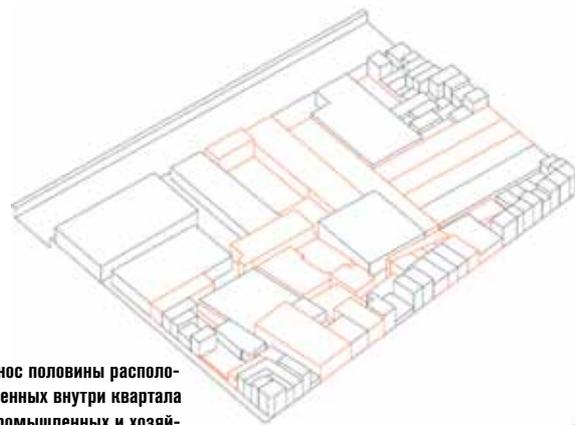
Река Сенна – главная естественная водная артерия Брюсселя – была по большей части перекрыта в 1860–1870-х гг. Зато в ее бассейне проложена цепочка судоходных каналов. Здесь располагается высокоплотная застройка с многочисленными промпредприятиями. Целью проекта является конверсия индустриальных зон и создание на набережных канала озелененных жилых и общественных пространств. Важной задачей при этом становится измелчение домовладений, призванное обеспечить большую проницаемость городской среды.

Снос промышленных зданий, располагающихся, как правило, в глубине примыкающих к каналу кварталов, позволит высвободить место для частных палисадников, а также территорий общего пользования. Последующая реконструкция не тронутой в ходе сносов индустриальной застройки приведет к увеличению количества жилых единиц, а также появлению в квартале новых общественных функций.

3. Woluwe Shopping Center

Другой проект Секки и Вигано разрабатывают на востоке бельгийской столицы – в долине реки Волюве, притока Сенны. Особый интерес для итальянских архитекторов представляет Woluwe Shopping Center – построенный в 1968 г. торговый комплекс, сочетающий крупные коммерческие предприятия и маленькие магазинчики. Внимание к данному комплексу обуславливается, во-первых, его расположением в точке пересечения важных транспортных артерий, во-вторых, определенной хозяйственной устойчивостью предприятия, не только благополучно пережившего все экономические кризисы последних четырех десятилетий, но и неоднократно расширявшегося.

Расчленение, перепрофилирование, надстройка – вот три кита, на которых зиждется реконструктивные мероприятия итальянской мастерской. Целый блок Woluwe Shopping Center режется на несколько объемов. Они частично заполняются культурными функциями (Секки и Вигано не конкретизируют, какими), частично надстраиваются пластинами с жильем. Торговый комплекс превращается в полноценный квартал смешанной застройки. Вдоль него запускается новая линия городского трамвая, который может быть использован и как пассажирский, и как грузовой.



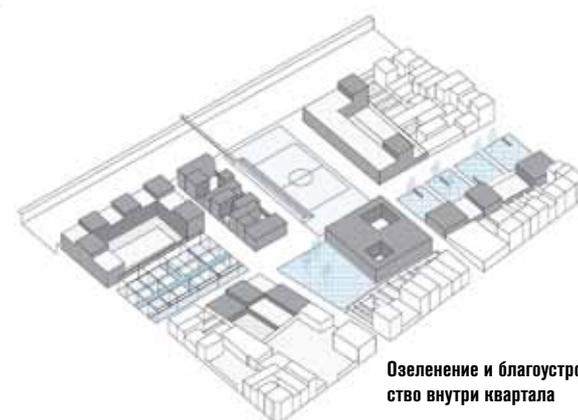
Снос половины расположенных внутри квартала промышленных и хозяйственных построек



Устройство частных палисадников и внутриквартального общественного пространства



Создание нового жилья и объектов социальной инфраструктуры главным образом путем реконструкции сохранившихся промзданий



Озеленение и благоустройство внутри квартала

1. Существующий объем



2. Расчленение

3. Перепрофилирование



4. Надстройка

Целый объем shopping-центра Woluwe разрезается на несколько кусков и надстраивается жилыми башнями



3
Речь идет о перекрестке бульвара Волюве (одной из главных меридиональных осей метрополии) с авеню Поля Имана и Эмиля Вандервельда, осуществляющих сообщение в направлении с востока на запад.

Ричард Флорида – географ, экономист, урбанист, социолог, профессор университета Торонто. Менестрель, гуру и пророк новой, им самим объявленной Креативной эпохи. Автор термина «креативный класс», критикуемый представителями академической науки по всему свету, продолжает писать бестселлеры и за пятизначные суммы консультировать фирмы, города и целые регионы, мечтающие повысить свой «индекс креативности». Даже тем, кого раздражает сам стиль мачо-телепроповедника, приходится признать очевидный факт: броское словосочетание «креативный класс» прочно поселилось в умах, особенно в России, где он стал почти синонимом словосочетания «рассерженные горожане», придуманного Владиславом Сурковым. А Ричард Флорида стал, как ни крути, явлением. Только что вышла уже вторая его книга на русском языке о, что свидетельствует о его неизменной популярности.

Татьяна Эфрусси

Креативный Ричард Флорида

Звездную славу Флориде принесла книга «Креативный класс. Люди, которые меняют будущее», опубликованная в 2002 г. (в России – в 2005-м). В то время как среди социологов до сих пор идут баталии сторонников и противников употребления термина «средний класс», Флорида, ничтоже сумняшеся, провозгласил существование в США абсолютно нового общественного слоя, «креативного класса», объявив его локомотивом экономики будущего. Более того, он заявил, что мы являемся свидетелями становления новой экономической формации – креативного капитализма, переход к которому Флорида сравнивает с неолитической или промышленной революцией. Главной движущей силой новой экономики Флорида считает креативность, которую определяет как «создание на базе знания практических новых форм» ❶. «Знание» и «информация» – это орудия и рабочий материал креативности. Ее продуктом является инновация, будь то в форме нового технологического изобретения или нового метода ведения бизнеса ❷.

Старая модель производства умирает – вещает Флорида, наблюдая за успехами Apple и Google. На смену одноэтажной Америке «организационной эпохи» с ее корпорациями, белыми и синими воротничками, пришла Америка wi-fi, менеджеров-рокеров и велосипедных прогулок во время перерыва на обед. Населяет эту Америку креативный класс, чьи ценности и образ жизни Флорида подробно анализирует. Причем часто на собственном примере, как это полагается в современной агитационной литературе типа «Как бросить курить за 10 дней». Идеал Флориды – свободный трудоголик-гомофил, завсегда кофеем и арт-галерей. По профессии – инже-

нер, программист, врач, ученый, педагог. Его можно было бы назвать хипстером или «бобо» (богемным буржуа) в терминологии Дэвида Брукса ❸, если бы Флорида не наделил его общественно-исторической миссией: «Я не только сообщаю творческим людям, что они принадлежат к новому классу, но и призываю их к выработке классового сознания» ❹.

Существенную часть книги «Креативный класс» и теории Ричарда Флориды вообще занимает анализ мест обитания креативщиков. При помощи статистических данных гуру доказывает своим адептам, что экономическое процветание региона или города напрямую зависит от количества проживающих в нем представителей креативного класса. Важнейшим вопросом становится привлекательность города для этих людей, которая отражается в составленном Флоридой рейтинге «креативных городов». Формула «3Т» (талант, технология, толерантность) позволяет ему разделить все города на «агнцев» и «козлищ».

Если «козлищам» стало обидно, и они тоже захотели попасть в креативные «агнцы», то это возможно, считает Флорида, нужно только кардинальным образом изменить приоритеты. Средства надо вкладывать не в строительство бизнес-центров, шоппинг-моллов или стадионов (к этим типам сооружений гуру почему-то испытывает особую неприязнь) и не в развитие существующей промышленности, а в фонд поддержки молодых художников или ежегодный фестиваль уличных театров. Чтобы повысить экономические показатели своего города-государства, правительство Сингапура, к примеру, прекратило гонения на гомосексуалов, настолько убедил его тезис Флориды ❺. По некоторым данным, идея превращения Перми в культурную столицу Европы возникла у экс-губернатора края Олега Чиркунова также не без влияния книг американского социолога. Правда, если администрация города-неудачника решила заказать персональный анализ на креативность в надежде вылечиться, она



Виктор Меламед/Victor Melamed

В фокусе – Ричард Флорида

34

рискует выяснить, что город обречен, и его не спасет даже парад трансвеститов-бисексуалов в средневековых костюмах.

Представление Ричарда Флориды об идеальном городе сформировались под влиянием знаменитой американской писательницы и социальной активистки Джейн Джейкобс, автора книги «Смерть и жизнь больших американских городов» (1961) ⁸ и ожесточенного критика модернистского урбанизма. Вдохновленный идеями Джейкобс о важности разнообразия, социального и средового, в городской жизни, Флорида воспеваает неоднородные, мультикультурные районы, связанные с историческим прошлым и обеспечивающие креативщику приятный досуг. «Автор ностальгирует по крикам детей на улице, пешим прогулкам по клевым кварталам и открытым террасам ресторанчиков, то есть дает волю урбанистическому бессознательному США, тоскующему по Европе», – замечает язвительный французский философ Марк Фолиа ⁹. Свой бестселлер, «Кто твой город?» (Who's your city?, 2008), Флорида посвятил практической «географии счастья»: в каком именно городе США лучше всего жить и почему.

Даже после поверхностного знакомства с теорией Флориды становится ясно, что прижившийся у нас термин «креативный класс» для его создателя не имел никакой связи с проблемой пробуждения гражданского самосознания и, тем более, с политическим протестом. Что не помешало взять его на вооружение для того, чтобы говорить о социальных сдвигах в нашем обществе, слов для описания которых в родном языке не нашлось. А что касается «индекса креативности», то большинству российских городов Флорида и его консалтинговая компания поставили бы наверняка неуд. От жестокого взгляда дарвиниста от урбанистики не укрыться даже в московских кофейнях. *i+U* узнал лично у Флориды, как он сегодня определяет креативный класс, и какое будущее ждет мир в эпоху креативных экономик.

Вы прославились как автор термина «креативный класс». Что именно он означает?

Креативный класс насчитывает 40 млн трудящихся, 39% всей рабочей силы России. Он состоит из двух сегментов. Первый образуют «креативные специалисты» – классические работники умственного труда, т.е. профессионалы, занятые в здравоохранении, бизнесе и финансах, юриспруденции, образовании. Второй сегмент составляют те, кого я называю «сверхкреативное ядро»: ученые, инженеры, инноваторы, исследователи, а также художники, дизайнеры, писатели и музыканты.

Креативный класс является главным двигателем экономики будущего.

Ваша наиболее влиятельная книга, «Креативный класс: люди, которые меняют будущее», была опубликована в 2002 г. И термин, и сами идеи широко распространились и получили как признание, так и критику. Изменилась ли ваша первоначальная концепция?

Недавний экономический спад радикальным образом изменил нашу экономическую географию. Места с диверсифицированной экономикой и высокой концентрацией тех, кто относится к креативному классу, гораздо успешней перенесли экономическую бурю. Тем городам и регионам, которые выросли вокруг старых отраслей промышленности

или рост которых искусственно стимулировался жилищным строительством, пришлось хуже. О данных тенденциях я писал в книге «Креативный класс», но текущий упадок лишь обострил эти симптомы. Подробно вопрос рассматривается в моей последней книге «Большая перезагрузка» (2010) ¹⁰.

С глобальной точки зрения мы наблюдаем появление новых экономико-географических образований. Речь теперь идет не о противостоянии города и пригорода, а о появлении на экономическом горизонте более крупной формы – мегарегиона. Мегарегионы – это гигантские комплексы агломераций, такие как



БосВаш (цепь городов от Бостона до Вашингтона, включая Нью-Йорк, Филадельфию и Балтимор), ЧиПитс (Чикаго–Питтсбург) в США или Евродельта, связывающая Бенилюкс с Руром и агломерацией Лилля. Сорок мегарегионов производят две трети всей экономической продукции нашей планеты и девять из десяти инноваций, в то время как проживают там всего восемнадцать процентов мирового населения. В глобализованном будущем они станут играть роль сегодняшних национальных государств. Формирование мегарегионов имеет такое же значение сегодня, как процесс субурбанизации после Второй мировой войны.

Как вы судите о том, насколько город может быть потенциально привлекательным для креативного класса?

Применительно к экономическому развитию я вывел формулу «зТ»: талант, технология и толерантность. Многогранность подхода «зТ» позволяет оценивать, насколько город или сообщество будет привлекательным для креативного класса.

Талант. Движущая сила любой экономической стратегии – талантливые люди. Наша эпоха беспрецедентно мобильна. Люди, особенно обладающие высшим креативным талантом, много перемещаются. Способность сообщества привлечь и удержать таланты становится решающей в креативную эпоху.

Технология. Технология и инновация являются важнейшими компонентами, определяющими способность сообщества или организации к экономическому росту. Чтобы быть успешными, сообщества и организации должны обладать средствами преобразования исследований, идей и инноваций в устойчивые

рыночные продукты. Важнейшей институцией в этом процессе является университет, и именно он обладает ключевым значением в креативную эпоху.

Толерантность. Экономическое процветание опирается на предпринимательскую, гражданскую, научную и художественную креативность. Талантливым креативным людям необходимы сообщества, организации и партнеры, открытые новым идеям и разным людям. Места, благоприятные к иммигрантам, альтернативному образу жизни, а также новым взглядам на социальный статус и властные структуры, непременно выигрывают в креативную эпоху.

Можно ли создать среду, которая привлечет креативный класс?

Сообщества всех размеров и типов могут порождать центры креативности. Однако эти сообщества должны обладать уникальностью и аутентичностью. Важно отметить, что в глобальной перспективе талант будет влиять на отношение к качеству места больше, чем когда бы то ни было. Людей привлекают определенные сообщества и регионы по целому ряду причин. Для одних выбор может быть обусловлен экономическими возможностями, другим переезд обеспечит больше свежего воздуха, третьи тянутся к прелестям городской жизни – ресторанам, ночной жизни, искусству – или к хорошим школам. Но в любом случае аутентичность играет решающую роль в выборе места. Креативные работники – инновативный двигатель нашего экономического процветания – однозначно предпочитают сообщества, обладающие аутентичной целостностью.

Вы основали Creative Class Group. Что это за компания? Какие услуги она предоставляет?

Creative Class Group (CCG) – это глобальная консалтинговая компания, предоставляющая услуги ведущих исследователей, ученых и стратегов. CCG разрабатывает новаторские стратегии для предприятий, правительств, университетов и сообществ по всему миру. CCG сотрудничает с множеством организаций, от BMW, IBM и Philips до ООН, Министерства труда США или Принстонского университета, предлагая данные, анализ, инструменты и исследования, необходимые для конкурентоспособности и экономического успеха конкретного заказчика.

¹ Флорида Р. Большая перезагрузка. Как кризис изменит наш образ жизни и рынок труда. М., 2012. Первая книга: Флорида Р. Креативный класс. Люди, которые меняют будущее. М., 2005. Обе книги выпущены издательством «Классика-XXI», которое вместе с архитектурной школой МАРШ, открытой весной этого года по инициативе Евгения Асса, запустило совместную издательскую программу.

² Имеется в виду переход от охоты и собирательства к сельскому хозяйству.

³ Флорида Р. Креативный класс. С. 59.

⁴ Там же.

⁵ David Brooks, *Babos in Paradise: The New Upper Class and How They Got There*, New-York (NY): Simon and Schuster, 2001.

⁶ Флорида Р. Креативный класс. С. 342.

⁷ Jamie Peck, 'Struggling with the Creative Class,' in *International Journal of Urban and Rural Research* 29, 2005, p. 742.

⁸ Джейкобс Д. Смерть и жизнь больших американских городов. М., 2011.

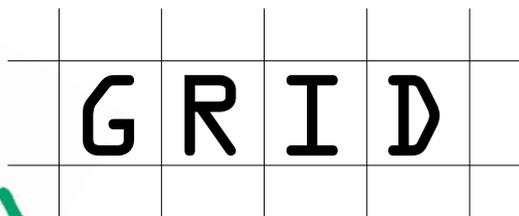
⁹ Marc Foglia, 'Dis-moi où tu habites, je te dirai si tu es creative,' in *Europe, terre d'innovation*, 21 janvier, 2009.

¹⁰ Richard Florida, *The Great Reset: How New Ways of Living and Working Drive Post-Crash Prosperity*, New York (NY): HarperCollins, 2010; русский пер. см. сноску 1.



22 марта 1811 года, произошло эпохальное событие. 200 лет спустя, в 2011 году его можно было бы отметить салютом и народными гуляниями на Таймс-сквер, но юбилей прошел незамеченным. Речь идет о создании прямоугольной сетки, разбившей всю территорию Манхэттена на 2028 одинаковых блоков 7,5 x 30 метров. Эту сетку называют «материальным воплощением декартовой системы координат».

Владимир Паперный



В 1971 году группа архитекторов из Флоренции Archizoom опубликовала в журнале *Domus* проект No-Stop City, где идея прямоугольной сетки была доведена до абсурда. Пародийный проект итальянских авангардистов до сих пор обсуждается теоретиками и практиками архитектуры. «В этом ироническом концептуальном проекте, – писал я в 1979 году в диссертации, названной потом «Культура Два», – предлагалось покрыть всю поверхность земли одним непрерывным одноэтажным интерьером, в котором создавался искусственный теплый климат, люди ходили там, естественно, голыми, и по этому бесконечному интерьеру равномерно было разбросано все, что так или иначе встречается в жизни: кровати, реки, обеденные столы, деревья, стулья, камни, бананы, рояли – так что каждый мог прийти в любую точку этого интерьера и свободно пользоваться там кроватью или бананом. Но ходить, в сущности, не обязательно, поскольку кровати, бананы и голые люди в этой точке ничем не отличаются от кроватей, бананов и голых людей в другой».

Этом примером я хотел проиллюстрировать стремление авангарда 1920-х годов уничтожить различия между городом и деревней, между Востоком и Западом, между богатыми и бедными, между умственным и физическим трудом, между трудом и отдыхом, между искусством и жизнью.

Архитектор Пьер Витторио Аурели сравнительно недавно привел прямоугольную сетку проекта Archizoom для иллюстрации другого тезиса. Его архитектурное бюро Dogma борется с архитектурным формотворчеством как раз с помощью сетки. «Мы против низкопоклонства перед формами, созданными при помощи

компьютера, – сказал он в интервью журналу «Проект Россия», – мы против архитектора как волшебника-социолога, мы против бесцельной символической “гимнастики” в архитектуре».

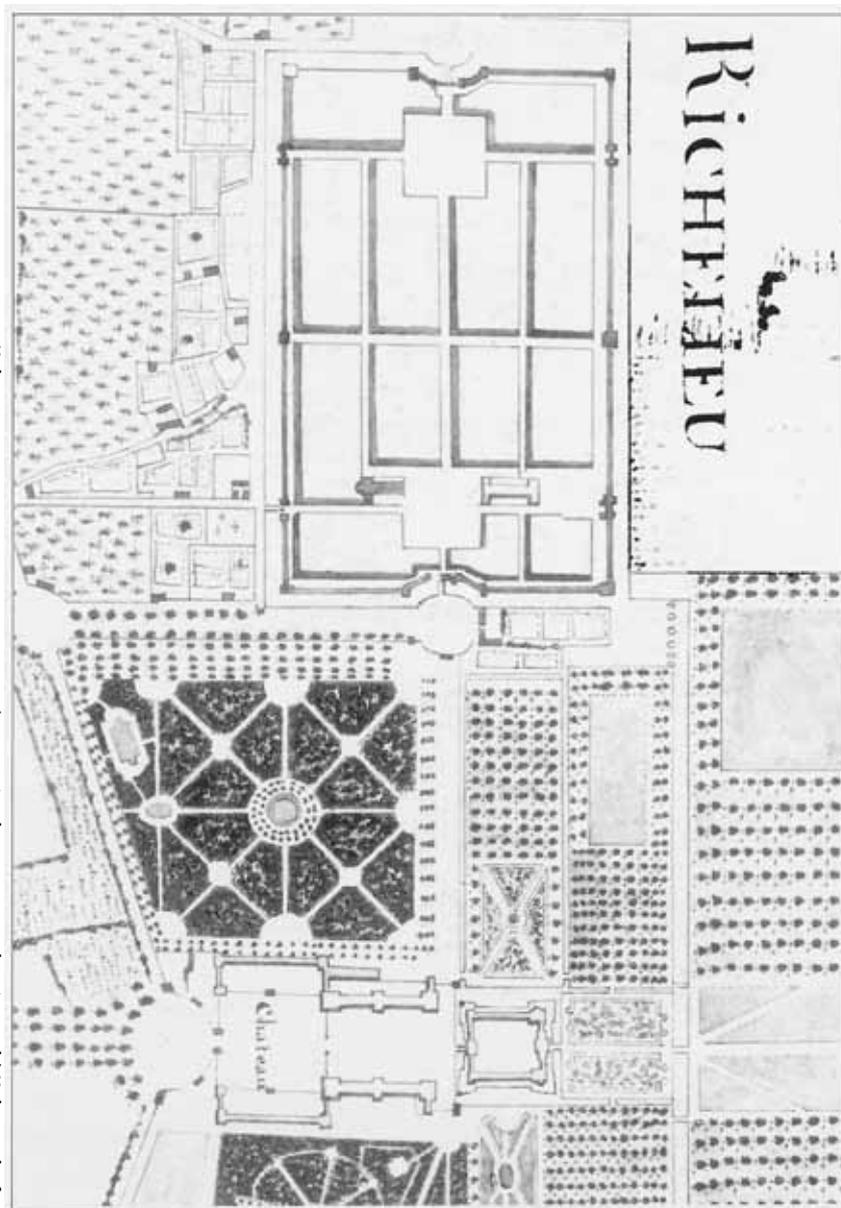
Аурели ссылается на известную статью Розалинды Краусс ‘Grids’ (Сетки, *англ.*), опубликованную в американском журнале по современному искусству *October* в 1979 году, где она говорит, что «абсолютная неизменяемость сетки, отсутствие в ней иерархии, центра, модуляций, подчеркивает не только отсутствие в ней отсылки к чему бы то ни было, но, что более важно, ее враждебность по отношению к любой повествовательности». Фиксация модернизма на сетке, считает Краусс, носит парадоксальный характер: сетка воспринимается модернистами как символ свободы, хотя трудно представить себе нечто более ограничивающее свободу, чем прямоугольная сетка. «Сетка, – пишет она, – это тюрьма, в которой заключенный чувствует себя наконец свободным».

В антиутопии Archizoom эта тюрьма представлена в виде пародийного рая. Аурели сознательно возвращается в эту тюрьму: «Мы пользуемся квадратной сеткой, – говорит он в уже упомянутом интервью. – Квадрат – это фигура, к которой мы возвращаемся вновь и вновь. В последнее время квадрат, похоже, уже никому не нравится. Но мы считаем его фигурой одновременно и исключительной, и обыкновенной. Если довериться квадрату, о бессмысленных формальных фантазиях в архитектуре можно забыть навсегда».

История

Разговор о прямоугольной планировке городов можно начать, например, с города Мохенджо-

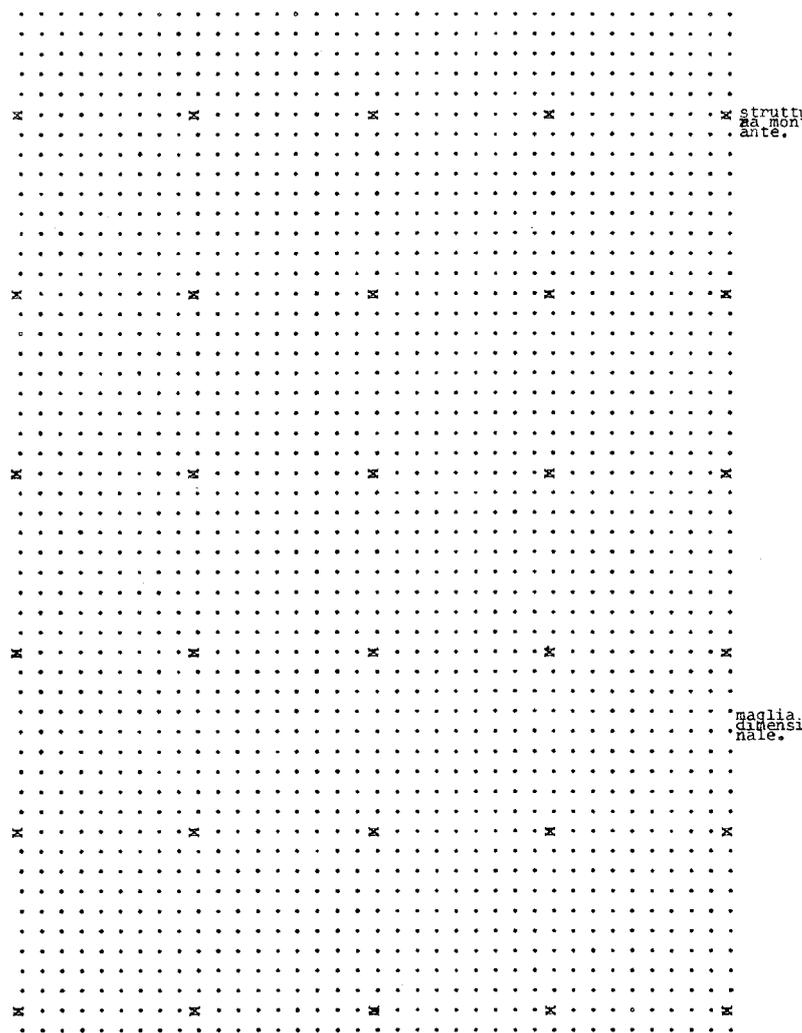
В то самое время, когда Рене Декарт изобретал прямоугольную систему координат, кардинал Ришелье строил в долине Луары регулярный город (арх. Жак, Пьер и Никола Лемерсье, 1631–1642). Вот таким это поселение сложилось к середине XVIII века



Даро (2600 г. до н.э.) на территории нынешнего Пакистана. План этого города представлял собой почти идеальную сетку. Можно обратиться к поселку строителей пирамиды Хеопса в Гизе (XXVI в. до н.э.), который часто упоминают историки градостроительства. Еще одним важным примером был «генеральный план реконструкции» Вавилона царем Хаммурапи в XVIII веке до н.э. Нельзя, конечно, не упомянуть и Теотиуакан (II век) – сакральный город в 50 километрах от Мехико, где прямоугольная планировка строилась вокруг Дороги мертвых, связывающей пирамиды Солнца и Луны. Теотиуакан возник почти ровесник римской цивилизации. Римляне заимствовали прямоугольную сетку грека Гипподама из Милета и распространили ее по всей территории империи.

О Гипподаме, которого иногда называют «отцом градостроительства», стоит поговорить подробнее. Этот философ, архитектор и математик жил в эпоху Перикла в V веке до н.э. Рациональная планировка была для него способом рациональной организации общества, а наиболее подходящей для этого он считал прямоугольную сетку – в этом смысле Гипподам предвосхитил модернистов XX века. Кроме конкретной планировки нескольких греческих городов (Милета, Родоса, Фурий и Пирея) он известен проектом идеального города на десять тысяч человек. Под «человеками», как тогда было принято, Гипподам понимал свободных мужчин. Женщины, дети и рабы в расчет не принимались; вместе с ними население этого идеального города составило бы 50 тыс. Проект отражал представления Гипподама об идеальной структуре территории и социума. Земля была поделена на сакральную, обще-

Выполнена при помощи пишущей машинки диаграмма равномерного освоения пространства из проекта No-Stop City (безостановочный город) итальянской группы Archizoom Associati, 1970–1972



DOBMA (Пьер Витторио Аурели, Мартино Таттара), при участии OFFICE Kersten Geers David Van Severen. Фрагмент многофункционального административного центра в Коре. Проект города-решетки занял 1-е место на международном конкурсе идей в 2005 г.



ственную и частную, а мужское население – на солдат, ремесленников и крестьян. Идеи Гипподама позднее получают развитие в «Государстве» Платона, хотя Платона вопросы пространственной организации будут интересовать меньше, чем мир «идей».

В эпоху Александра Македонского прямоугольная сетка стала главной схемой строительства на оккупированных территориях. Сетка позднее была заимствована римлянами, потому что оказалась идеальной для военных укреплений. Римские воины вообще не начинали сражений, пока не был построен укрепленный лагерь (в экстренных случаях они успевали построить его за несколько часов). Такой лагерь назывался *castra*, а каждое отдельное здание в нем – *castrum*. Типичная *castra* для одного легиона представляла собой квадрат, ориентированный по сторонам света и окруженный насыпью, которая позднее часто заменялась каменной стеной. *Castra* для двух и больше легионов превращалась в прямоугольник. Внутри, в направлении север–юг, проходила широкая главная улица, *via principalis*. Специалисты по строительству лагерей назывались *architecti*. Название лагеря менялось в зависимости от того, на сколько дней он был рассчитан. Так, трехдневный лагерь назывался *tertia castra*, четырехдневный – *quarta castra* и т. д.

Практически все перечисленные примеры использования прямоугольной сетки так или иначе связаны с обороной. Одним из самых поздних примеров сетки в планировке военного укрепления можно считать город Саванна в штате Джорджия. У этого города есть точная дата рождения – он был основан 12 февраля 1733 года генералом Оглторпом. Американские колонисты в это время все еще были британ-

скими подданными. Основанная Оглторпом колония была названа Джорджией в честь английского короля Джорджа (Георга) II, а столица колонии – Саванной, по созвучию с названием одного из местных индейских племен, от которых и должно было защищать колонистов это укрепленное поселение. Уникальность плана Саванны в том, что каждая квадратная ячейка клетки тоже представляет собой сетку, но более сложную. По четырем углам квадрата находятся четыре больших квартала, в центре – площадь, а вокруг площади – четыре маленьких квартала.

Прямоугольная система координат

Новый этап осознания прямоугольной сетки как формы рациональной организации пространства начался в XVII веке, с того момента, когда Рене Декарт изобрел прямоугольную систему координат. (Тот факт, что система координат и прямоугольная сетка улиц – «близнецы-братья», подтверждается многими популярными книгами по математике, где система координат объясняется на примере сетки улиц.) Декарта иногда считают крестным отцом модернизма. Для Декарта гарантом истинности суждений о мире стала рефлексия по поводу самого процесса мышления, а доверие к рефлексии – существенная часть классического модернизма.

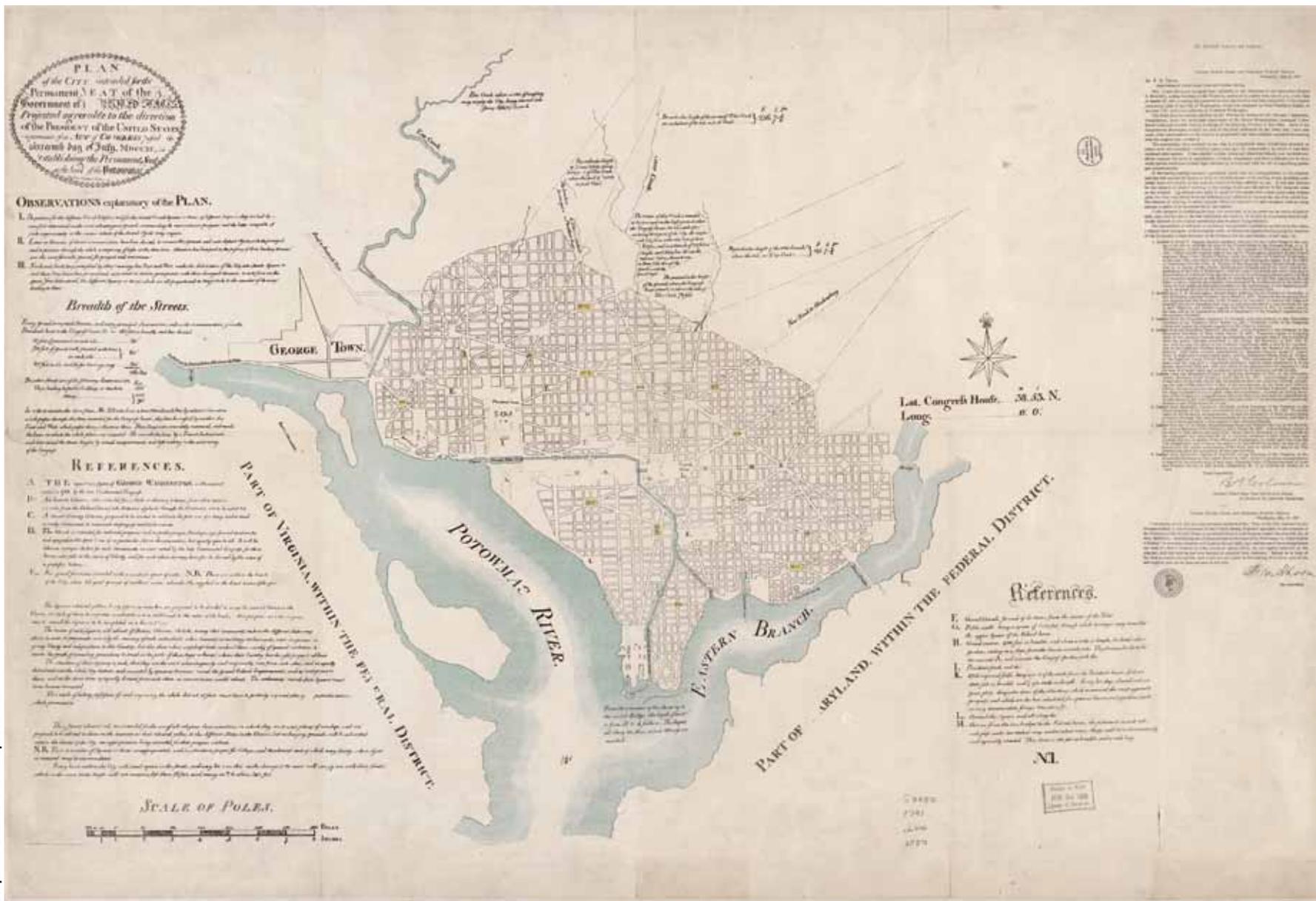
Рационализм Декарта имеет прямое отношение к планировке городов. Для него город, спланированный рациональным сознанием, совершеннее стихийно возникшего поселения. «Часто творение, составленное из многих частей и сделанное руками многих мастеров, не столь совершенно, как творение, над которым трудился один человек, – писал Декарт

в «Рассуждении о методе». – Так, мы видим, что здания, задуманные и исполненные одним архитектором, обыкновенно красивее и лучше устроены, чем те, в переделке которых принимали участие многие, пользуясь старыми стенами, построенными для других целей. Точно так же старинные города, разрастаясь с течением времени из небольших посадок и становясь большими городами, обычно столь плохо распланированы по сравнению с городами-крепостями, построенными на равнине по замыслу одного инженера».

В 1960-е годы, когда началась борьба с классическим модернизмом, прямоугольная система координат стала восприниматься как «мужской» подход к проектированию. «Нам нужен дизайн женского рода», – писал в 1966 году немецкий дизайнер Вернер Нельс. Образцы дизайна женского рода включали объекты Этторе Соттсасса и группы «Мемфис», а также разного рода антиутопии, в их число, конечно, входит и проект No-Stop City группы Archizoom, с которого мы начали, и работы другой флорентийской группы Superstudio, и ранние концептуальные проекты Рема Колхааса, находившегося тогда под большим влиянием итальянцев. Так, например, дипломная работа Рема в Лондонской школе Architectural Association под названием «Исход, или Добровольные узники архитектуры» (1972) сделана под явным влиянием иронической антиутопии Superstudio 1969 года «Непрерывный монумент».

Впрочем, известность Колхаасу принесли не его ранние (и отчасти подражательные) антиутопии, а серьезное исследование истории Манхэттена в книге «Безумный Нью-Йорк» (1978). Манхэттенская прямоугольная сетка, писал он, это «негативный символ

План Вашингтона Пьера Шарля Ланфана 1791 г., переизданный в 1887 г.
Собрание Библиотеки Конгресса США



недалновидности коммерческих интересов». Эта сетка, по мнению Колхааса, делает бессмысленной «всю историю архитектуры и уроки урбанизма», и хотя «двумерная дисциплина дает неслыханную свободу для трехмерной анархии», в целом сетка породила метрополию «застывшего хаоса».

Как мы знаем, прямоугольная сетка родилась не в Манхэттене. Даже план Пьера Ланфана для Вашингтона содержал элементы прямоугольной сетки, хотя и пересекаемой сильными диагоналями. Уникальность Манхэттена состояла в полном безразличии к существующему ландшафту и в идее воплотить в пространстве

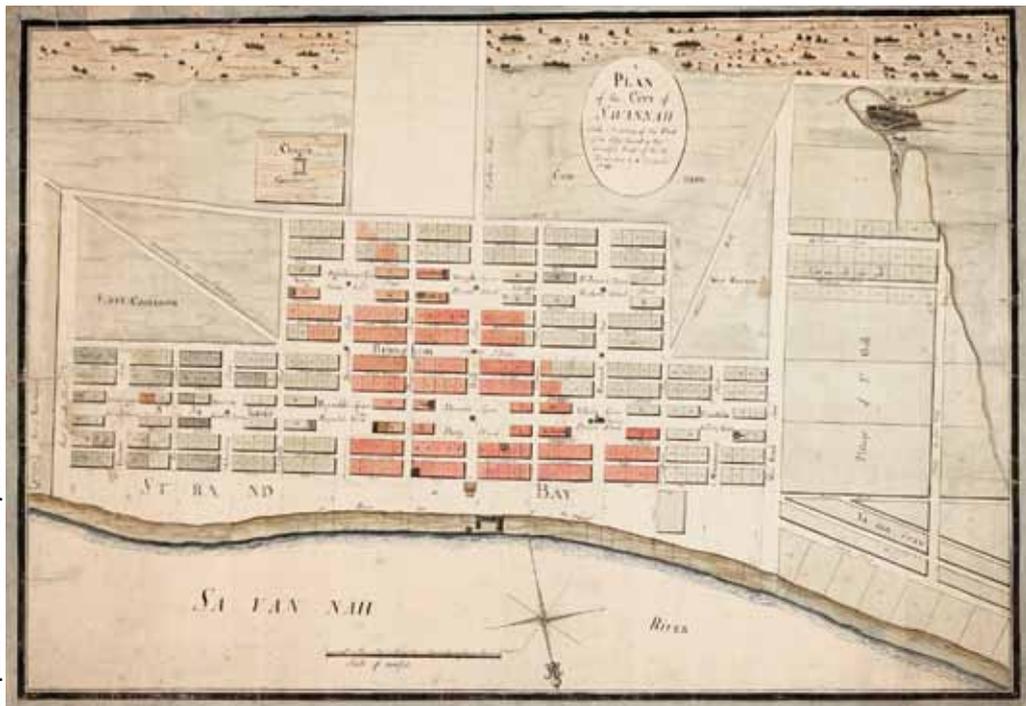
идею тотального равенства. Реакция современников была по большей части негативной. «Эти унылые джентльмены, – писал один журналист в 1894 году, – породили столь же унылый план, единственная цель которого – прибыль». (Отметим в скобках, что уничтожаемый ландшафт все-таки пробился сквозь неумолимую сетку. Те зоны Манхэттена, где скальные породы были близки к поверхности, позволяли строить более высокие небоскребы. В результате силуэт Нью-Йорка до некоторой степени повторяет очертания невидимых геологических пластов.)

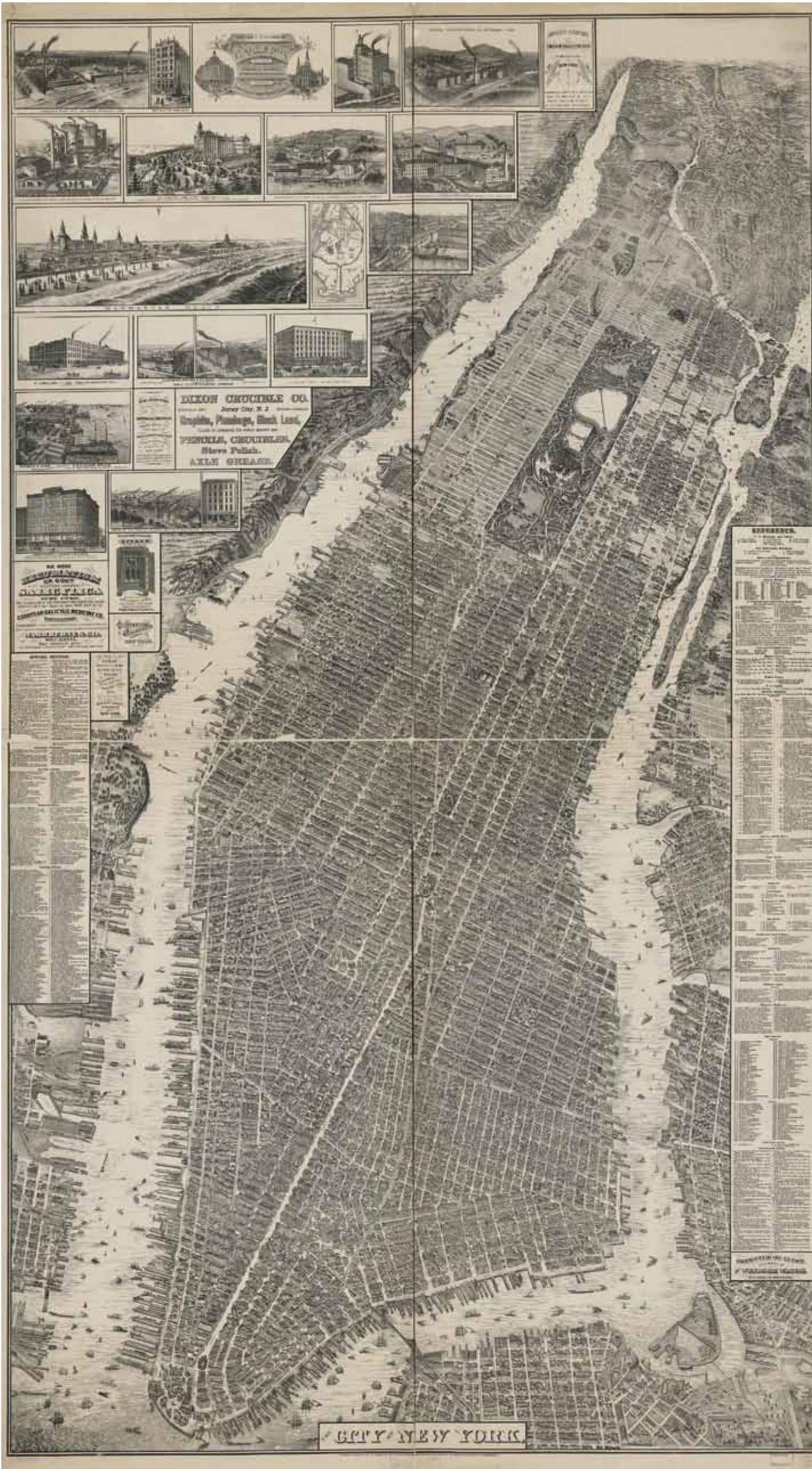
Прямоугольная сетка стала чрезвычайно популярной в американском градострои-

тельстве. Ее можно увидеть в планировке Нью-Хейвена, Филадельфии, Солт-Лейк-Сити, Оклахома-Сити и многих других населенных пунктов. При этом отношение к ней оставалось критическим. «Теперь любой инженер, вооруженный рейсшиной, – писал Льюис Мамфорд в своей знаменитой книге «Город в истории» (1961), – не обладая никакими знаниями ни в области архитектуры, ни в области социологии, может запросто начертить план города с легко заменяемыми элементами». Большинство претензий к сетке сводилось к следующему. Во-первых, сетка, как уже было сказано, полностью игнорирует рельеф. «Дай им волю, – писал один критик в 1818 году, – эти планировщики охотно сравняли бы с землей все семь холмов Рима». Во-вторых, благодаря большому количеству перекрестков, стоимость инфраструктуры прямоугольной сетки выше, чем у улиц, сложившихся стихийно. В-третьих, перекрестки создают проблемы для пешеходов и велосипедистов.

Некоторые мыслители XX века увидели в манхэттенской сетке новое понимание рационализма, созвучное новой эпохе. Французский философ Ролан Барт писал, что смысл геометрии Манхэттена в том, что каждый житель становится «поэтическим владельцем столицы мира». Архитектурный критик газеты *New York Times* Ада Луиза Хакстабл была «счастлива, после шести месяцев вне Нью-Йорка снова очутиться среди прямых улиц и видеть бесконечные перспективы рассветов и закатов». Я, кстати, вспоминаю, как в 1960-х годах водил по Москве американского искусствоведа. После нескольких часов он заявил, что не может больше находиться в радиально-кольцевой системе, от этого у него «кружится голова».

План города Саванны, первой столицы Джорджии, после пожара 1736 г.
Собрание Библиотеки Конгресса США





Перспективный план Нью-Йорка, вычерченный Уиллом Тейлором, 1879 г.
Собрание Библиотеки Конгресса США

В 2002 году аспирант колледжа штата Пенсильвания Рубен Роуз-Редвуд (ныне профессор географии Техасского университета) написал диссертацию под названием «Рационализация ландшафта», сразу ставшую событием в научном мире, где он внимательно проанализировал архив создателей манхэттенской сетки. Работа была написана сразу после 11 сентября 2001 года. Атаке террористов, как заметил Роуз-Редвуд, были подвергнуты те же самые процессы – накопление богатства и консолидация власти, – которые послужили толчком для создания сетки в XIX веке. В конечном счете «близнецы» архитектора Ямасаки, как это отмечал Рем Колхаас еще в 1978 году, представляли собой ту же самую сетку, только в вертикальном измерении.

Наложение декартовой сетки на выровненный ландшафт Манхэттена должно было рационализировать сознание его жителей. Целью манхэттенской сетки, – считает Роуз-Редвуд, – кроме роста недвижимости и экономической эффективности в целом, было создание дисциплинированного населения, необходимого для потребностей капитализма и возникающей американской империи. Нет ничего удивительного в том, что сетка приобрела такую популярность и в римской, и в американской империях.

В 1897 году некто Джеймс Руэл Смит объехал Манхэттен на велосипеде в поисках сохранившихся колодцев, водоемов и других красот ландшафта, еще не разрушенных урбанизацией и вездесущей сеткой. В 2011 году его подвиг повторил создатель МосКультПрога Сергей Никитин вместе со своими соратниками по нью-йоркской велоночи. Хотя цели у «велоночников» были более скромными – прокатиться на велосипедах ночью по великому городу и осмотреть его достопримечательности, есть что-то, что их объединяет со Смитом. В 1897 году до знаменитого «Форда» модели «Т» оставалось еще одиннадцать лет, но уже тогда было ясно, что прямые улицы сетки предназначены для быстрого передвижения, а вовсе не для наслаждения ландшафтом или даже архитектурой. Извилистый путь и медленная скорость велосипеда (и тем более пешехода) – это прямой вызов эпохе, начавшейся с Декарта и закончившейся модернизмом.

Сегодня идеи Джейн Джейкобс, Яна Гейла, Эверта Верхагена и других теоретиков урбанизма, призывавших отказаться от зашедшей в тупик автомобилизации городов, становятся все более популярными. Можно представить себе, что именно велосипеду (изобретенному гораздо раньше автомобиля) суждено, наконец, разрушить тоталитаризм прямоугольной сетки.



ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ПРОЕКТ
СКОЛКОВО
НА XIII АРХИТЕКТУРНОЙ
БИЕННАЛЕ
В ВЕНЕЦИИ

sk
СКОЛКОВО

РОССИЙСКИЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ПАВИЛЬОН

29 АВГУСТА –
25 НОЯБРЯ
2012 ГОДА
ИТАЛИЯ
ВЕНЕЦИЯ