

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД И ВЫРАЗИТЕЛЬНАЯ АРХИТЕКТУРА ПРИ ПРОЕКТИРОВАНИИ ЛЮБЫХ ОБЪЕКТОВ: ОТ ЖИЛОГО ДОМА ДО АЭРОПОРТА

В современном мире архитектура зданий и применяемые материалы становятся все более сложными. Идя в ногу со временем, проектные компании зачастую предлагают комплексный подход, обладающий разнообразными ресурсами для каждого этапа. При таком подходе в первую очередь важно правильно организовать этапность проектирования.

На первом этапе необходимо провести комплексный анализ задач и ситуации. Часто возникают случаи, когда в самом начале сотрудничества происходит существенное изменение или корректировка изначально поставленной задачи. Поэтому важно сразу тщательно изучить задание, сформулированное заказчиком, проанализировать ситуационный план во всех аспектах (градостроительную ситуацию, рельеф участка, геологические особенности, инженерные коммуникации). При анализе технического задания на проектирование необходимо оценить исходно разрешительную документацию и целесообразность как функциональной направленности, так и правильности по объему технических показателей.

На начальном этапе архитектор, исходя из своего богатого опыта, должен стать для заказчика партнером и советчиком. При честном и здравом подходе можно избежать огромного количества ошибок. А цена ошибки может быть крайне велика, ведь строительство – это капиталозатратная отрасль. Конечно, честность архитектора может привести к потере в объеме заказа. Может случиться и так, что проектная организация вовсе лишится заказа, потому что окажется, что реализация проекта станет невыгодной или невозможной с точки зрения градостроительной ситуации. С другой стороны, при анализе технического задания проектная организация может увеличить технико-экономические показатели или улучшить коммерческую привлекательность объекта. Таким образом, честный принципиальный подход превращает проектную организацию в надежного партнера, приводит к открытости в общении и командному подходу.

Недопустимо ради коммерческой выгоды браться за выполнение проектных работ, изначально понимая, что проектируемое сооружение может быть экономически нецелесообразным и убыточным для заказчика. К сожалению, такие ситуации возникают часто. В нашей практике неоднократно приходилось исправлять изначально некорректно выполненные объекты, заменять неверно примененные строительные нормативы или материалы и конструкции, не соответствующие российским стандартам.

В последние годы наметилась устойчивая тенденция к работе с иностранными проектными организациями, что обусловлено несколькими причинами. Во-первых, это исторически сложившееся представление о превосходстве и большом опыте иностранных проектировщиков в плане знаний и технологий, наличия программного обеспечения, отсутствующего в нашей стране. Во-вторых, это иллюзия о скорости и технологичности проектирования иностранными фирмами. В-третьих, это расчет на то, что иностранные проектные фирмы создадут сооружения с самой передовой, актуальной архитектурой.

К сожалению, нередко надежды заказчика не оправдываются и, более того, приводят к огромному количеству проблем в дальнейшем. Чтобы предостеречь заказчиков от слепого доверия иностранным проектным фирмам, необходимо развеять некоторые ошибочные представления, связанные с иностранными проектировщиками.

Первое заблуждение связано с тем, что у иностранных фирм больше опыта и знаний. Однако за последние 20 лет при бурном развитии строительства в нашей стране отечественными архитекторами был приобретен богатейший опыт как в области знаний, так и в области технологий. На сегодняшний день в России представлены практически все современные материалы и технологии – активно работающие проектные фирмы владеют ими, используя в своих проектах. Более того, они следят за мировыми новинками, наравне с иностранными

коллегами участвуют в обучающих семинарах и конференциях, проходящих по всему миру.

Второе заблуждение – о скорости и технологичности выполняемых иностранными фирмами работ – также является несостоятельным. В нашей стране проектирование уже много лет выполняется исключительно на компьютерах, с применением тех же самых современных программ, что и во всем мире. Надежда на то, что иностранные специалисты спроектируют быстрее, приводит к неправильному пониманию сроков. Например, при проектировании аэропорта Шереметьево-3 (терминала D) российскими проектировщиками было предложено проектирование сложной конструкции с обозначением реальных сроков по проекту и по изготовлению конструкции, но иностранной фирмой был назван срок в три раза короче. В итоге фактический срок проектирования и изготовления конструкции, отданной иностранной фирме, был на полгода длиннее заявленного российской стороной. К тому же наши строительные нормы и правила сильно отличаются от иностранных, что также приводит к срыву сроков проектирования из-за последующей переделки проекта под существующие реалии.

Один из аспектов, на которые стоит обратить внимание, – разные представления о глубине проработки проектной документации. В европейских странах и Америке даже рабочая документация, выдаваемая на строительство, не соответствует российской стадии “проект”. Это связано, в частности, как с тем, что на стройке работают высококвалифицированные кадры и строительная фирма сама дорабатывает многие моменты в проектной документации, так и с тем, что существуют различия в конструкциях разных фирм-производителей, соответственно, возникает необходимость вести проектирование под уже выбранный и утвержденный материал. В результате заказчик получает неполный продукт. Очень часто это приводит к полному непониманию: иностран-

ная проектная фирма считает, что выполнила свои обязательства, а заказчик не может начать строительные работы, так как не имеет полного комплекта документации.

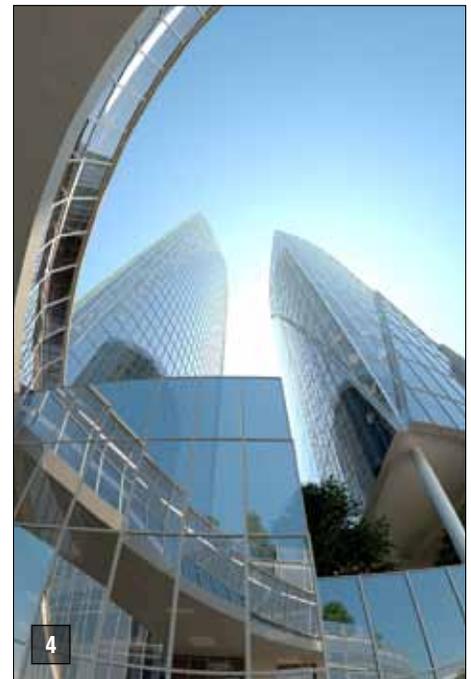
Третий момент – создадут ли иностранные проектные фирмы более передовую, актуальную архитектуру? Нужно заметить, что российская архитектурная школа всегда ценилась на Западе. Пример тому – идеи и наработки периода конструктивизма, которые до сих пор вдохновляют всю современную мировую архитектуру. Побывав на Венецианской биеннале – высшем мировом архитектурном форуме, также можно убедиться в том, что российские идеи идут в ногу с современной мировой архитектурой.

Что касается выхода отечественных архитекторов на зарубежные рынки, то никогда не было так, чтобы иностранцы допускали российские проектные организации на свой рынок, создавая равные условия для конкуренции. Российские проекты зачастую сталкиваются с жестким лоббированием (в том числе на законодательном уровне) интересов иностранных проектировщиков.

Комплексный подход в проектировании необходим и при проектировании отдельных сооружений, и при создании микрорайонов и городов. Отсутствие такого подхода привело к тому, что, например, в Москве было допущено большое количество ошибок, существенно испортивших архитектурный облик города.

Также прямое наложение градостроительных норм, с традиционным для советской эпохи проектированием микрорайонов и городов в плане социальных и сопутствующих жилью объектов, приводит к неправильной – с коммерческой точки зрения в том числе – организации торговых, бытовых, развлекательных объектов. Часто не учитываются современные тенденции, изменившийся ритм жизни (например, увеличение количества личного транспорта), инфраструктурные требования.

Очень важной составляющей коммерческой успешности проектируемых объектов является яркий и привлекательный архитектурный образ. Интересное и грамотно выполненное здание всегда притягивает, повышая привле-



Вот один из многочисленных примеров. Проект аэропорта Шереметьево-3 компании “Архитектурная мастерская “Дмитрий Пшеничников и партнеры” в некой немецкой фирме, осуществляющей конструктивные расчеты, висел в ряду с проектами самых выдающихся современных всемирно известных архитекторов.

кательность прилегающей территории. Вследствие этого происходит увеличение экономической составляющей.

В “Архитектурной мастерской “Дмитрий Пшеничников и партнеры” при проектировании любых объектов всегда ставится задача по созданию выразительной и значимой архитектуры. К каждому проекту сотрудники фирмы подходят индивидуально, не позволяя себе использовать накатанные решения. Для мастерской важно каждый раз привносить в создаваемое сооружение что-то индивидуальное. Архитектура не должна оставлять человека равнодушным.

Отдельно стоит сказать о проектировании современных аэровокзальных комплексов.

Исторически сложилось так, что всегда украшалось то место, откуда человек попадал в город. С древних времен, когда города были огорожены крепостными стенами, главная башня с звездными воротами украшалась, являясь парадным входом в город, по которому складывалось первое впечатление о том месте, куда попадал путешественник (Золотые ворота в Киеве, во Владимире, Спасская, Никольская, Троицкая башни Московского Кремля). В более позднее время, при разборке крепостных стен и расширении границ города, в местах въезда стали устанавливать триумфальные арки. Когда появились железные дороги, парадным въездом в город стали вокзалы, которые также раз-

нообразно украшали, придавая ту же значимость “главных ворот”.

В наше время основным из способов передвижения стал полет на самолете. Аэровокзалы взяли на себя функцию “парадного входа” в город, регион, страну. Об этом крайне важно помнить при проектировании или реконструкции аэровокзалов.

Если раньше в Советском Союзе международным был только аэропорт Шереметьево, то теперь во многих крупных городах России аэровокзалы имеют статус международных. Их значимость как “парадных ворот страны” возрастает. Теперь эти аэропорты являются лицом не только региона, но и страны в целом, и те эмоции, которые они вызовут у человека, посеща-



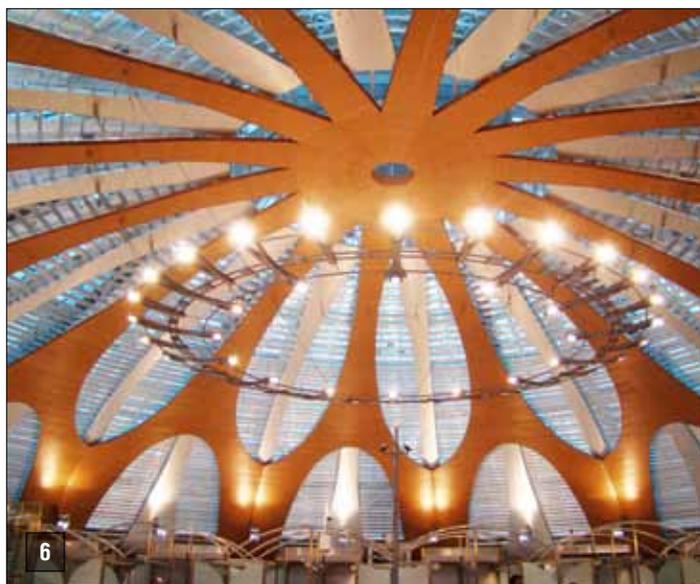
5



7



8



6

1. Здание гипермаркета в Сочи
2. Кремлевская школа верховой езды
3. Отель в Сочи
4. Многофункциональный комплекс в Мытищах
5. Шереметьево – терминал D. Козырек центрального входа. Переходная галерея
6. Шереметьево – терминал D. Купол в зале прилета МВЛ, зона паспортного контроля
7. Ресторан “Гусар”, Москва. Портал со стороны двора
8. Ресторан “Гусар”, Москва. Главный обеденный зал

ющего наше государство, создадут впечатление о стране. А, как известно, первое впечатление всегда самое сильное.

Ответственность архитектора при реконструкции или строительстве аэровокзалов очень велика. Здание аэропорта всегда должно от-

личаться оригинальностью, выразительностью, быть запоминающимся и отражать черты того региона, где оно находится.

Не стоит надеяться, что иностранные проектировщики смогут придать оригинальность архитектуре аэропорта.

“Архитектурная мастерская “Дмитрий Пшеничников и партнеры” имеет богатый опыт работы с иностранными проектировщиками, поэтому понимает, почему возникают сложности в работе с иностранцами над такими значимыми объектами. Главной проблемой является равнодушное отношение иностранных архитекторов к проекту и отношение к России как к отсталой стране. Они не стараются создавать что-то особенное и неповторимое. Это было наглядно видно в проектах, представленных иностранцами для терминала D Шереметьево-3: архитектура была скучной и банальной, к тому же отражавшей примитивное представление о нашей культуре (матрешка, балалайка, водка). Ту же скучность можно отметить и на построенных в Шереметьево терминалах С, Е, в строящемся новом аэровокзале во Владивостоке. Там безразличное отношение видно невооруженным глазом.

Чтобы создать что-то интересное и значимое, необходимо вложить в работу душу и та-

лант. Индивидуальность и неповторимость архитектуры аэропорта может быть достигнута только за счет желания создать “парадные ворота”. При таком подходе даже при реконструкции типовых зданий аэровокзалов советской эпохи можно достигнуть положительного результата.

Неотъемлемая составляющая при проектировании аэропорта – правильная организация внутреннего пространства здания с точки зрения технологии, организации потоков пассажиров и правильно сформированного внутреннего пространства пассажирских зон. Взвешенное и разумное организованное пространство здания формирует впечатление и от самого здания в целом.

Для правильной организации пространства необходимо сократить путь пассажира от входа до посадки на самолет и от самолета до выхода, создать комфортные зоны регистрации, ожидания, выдачи багажа, сформировать привокзальные площади и парковки.

Еще одним важным моментом при строительстве и реконструкции аэропортов является современное представление о формировании взлетно-посадочной полосы, скоростных рулежных дорожек. Также важно правильное расположение здания аэровокзала: оно должно учитывать возможность дальнейшего развития всего

аэропорта, допускать увеличение создаваемого или строительство в дальнейшем дополнительного терминала, формирование зоны грузового терминала и зоны обслуживания самолетов.

Учитывая мировой опыт развития аэропортов, можно подходить не только с меркой узкой направленности на данную функцию, но и рассматривать аэровокзал как центр экономического развития территории (бизнес-зоны, логистика, транспортный пересадочный узел при близком расположении железной дороги). Правильное понимание и анализ возможности развития аэропорта и прилегающих территорий могут стать хорошим подспорьем в экономическом развитии региона.

По каждому из вышеперечисленных направлений можно найти примеры из мирового опыта:

- транспортный узел (Франкфурт-на-Майне, Лион);
- грузовой, логистический узел (Гонконг);
- бизнес-центры (Амстердам, Ницца).

В нашей стране с ее колоссальной территорией нет альтернативы авиационному сообщению между регионами и городами. Правильное развитие и формирование аэропортов и прилегающих территорий становится приоритетной задачей в экономическом развитии России.

Дмитрий Владимирович Пшеничников

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ООО “АРХИТЕКТУРНАЯ МАСТЕРСКАЯ
“ДМИТРИЙ ПШЕНИЧНИКОВ И ПАРТНЕРЫ”