

УРБАНИСТИКА



Завод им. Шпагина

Завод им. Шпагина.
«PRO_Движение»

Во время проведения «Школы главного архитектора» эта тема стала одной из центральных. Практически все студенты, которые к ней подключились, заявляли, что хотят сделать территорию «Ремпутымаша» как можно более доступной, поскольку сейчас она находится внутри кварталов за забором.

В частности, команда «PRO_Движение», проект которой был признан лучшим в этом кейсе, предложила создать на территории завода постоянные «активности» посредством «заманивания» на площадку арендаторов кафе, магазинчиков и т. п., наряду с размещением там музеев. В общем, создать ещё один центр городской жизни в виде площади.

Дмитрий Лапшин, главный архитектор Перми:

— На мой взгляд, все работы интересные, продемонстрирован необычный взгляд, даже необычное видение. С другой стороны, есть очень реалистичные предложения, особенно это касается проработки территории завода им. Шпагина. Это работа, которую можно поэтапно реализовывать в виде тактического урбанизма. Это нормальное видение концептуального задела, который может стать мастер-заданием для внешнего благоустройства, ЖКХ. То есть эти идеи можно использовать как общие концепции.

Автовокзал.
Вероника Баженова

Вокзалы

Ещё одной часто встречающейся темой являются вокзалы. В прошлом году был представлен масштабный проект железнодорожного хаба, который расхвалил главный архитектор Перми Дмитрий Лапшин. На этот раз выпускниками академии презентован автовокзал в Перми (Вероника Баженова) и речной вокзал в Чайковском (Александр Якимов).

Мотивация студентов также логичная: нынешний автовокзал не справля-

ется с потоком (его предложено «перенести» к Перми II, что и предусмотрено генпланом), а в Чайковском речной вокзал фактически больше нет.

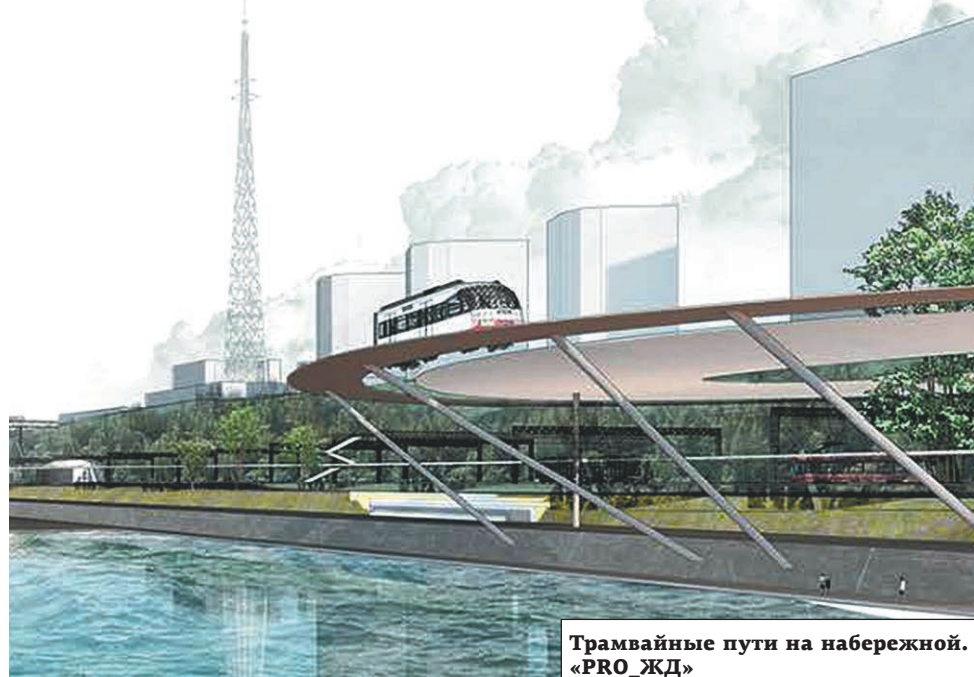
Автор проекта автовокзала подчеркнула, что в нынешнем месте у Центрального рынка проект развивать невозможно из-за ограниченных площадей. По её замыслу, новый вокзал будет способен обслуживать в сутки 6–8 тыс. пассажиров. Зал ожидания одновременно вместит 300 человек.

Автовокзал.
Вероника Баженова

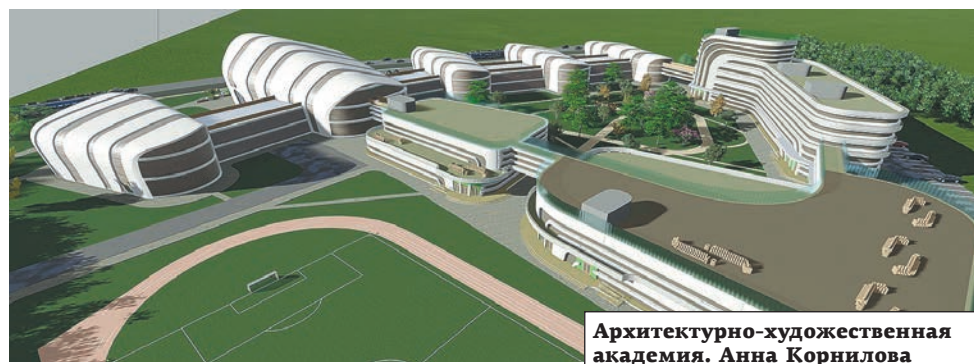
Новая жизнь пермского трамвая

На фоне реорганизации железнодорожных путей вдоль Камы переформатировать ветку как минимум в трамвайную предлагает каждый второй студент. Наиболее смелым, пожалуй, стал проект команды «PRO_ЖД» в «Школе главного архитектора». Участники не требуют убрать саму дорогу, но считают, что её можно сделать частью

кругового трамвайного экспресса, который будет следовать и по левому, и по правому берегу через существующий железнодорожный мост и ГЭС. Речные трамвайчики будут частью системы с несколькими остановками-хабами, где пассажиры смогут осуществлять пересадки с речного трамвайчика на обычный трамвай.

Трамвайные пути на набережной.
«PRO_ЖД»

Р. С. Вне тенденций стоит отдельно отметить выпускной проект архитектурно-художественной академии авторства Анны Корниловой из академии ваияния и зодчества. Он признан лучшим на защите, и его отдельно отметило руководство учебного заведения. Идея родилась во время обучения: Анне захотелось, чтобы появился такой вуз, который резко поднял бы качество образования. Выпускница предложила разместить его на пересечении улиц Героев Хасана и Чернышевского. Академия рассчитана на 1 тыс. студентов. Комиссию, правда, смутили очень большие размеры территории — 4,9 га. Но в ответ Корнилова пояснила, что там будут расположены и бассейн, и парк, и общежитие на 300 мест.

Архитектурно-художественная
академия. Анна Корнилова

Максим Гусев, архитектурная студия Alter Ego:

— В проекте автовокзала меня с первого взгляда заинтриговала смелая, динамичная композиция плана, состоящая из пяти пересекающихся треугольников. Помимо формальной выразительности эта планировка хорошо зонирована и достаточно функциональна.

Интересно решена и объёмно-пространственная композиция комплекса. При общей стилистической сдержанности и даже аскетизме в выборе средств получилась довольно сложная скульптурная композиция из призматических объёмов, восприятие которых динамично меняется при круговом обходе и с разных ракурсов.

Недостатком данного проекта, на мой взгляд, является неразделённость транспортных потоков и пешеходных коммуникаций. Было бы продуктивно «поиграть» с рельефом и, например, заглубить под землю транспортный уровень.

Новое поколение пока не способно понять всей глубины архитектуры, осознать её. Но это скорее в силу возраста. Настоящему архитектору нужно время. Лично я почувствовал профессию годам к 40. Для этого молодому архитектору обязательно нужно самообразование, нужно себя «перескочить», спровоцировать ситуацию «на развитие». Например, на Западе выпускнику требуется ещё лет 10, чтобы архитектурное сообщество его полноценно приняло в свои ряды. Если говорить о поколении в целом, то не скажу, что оно отличается от их сверстников лет 30 назад. Другое дело, что изменилось техническое оснащение, сейчас большое значение имеет электронное проектирование. Но это всё средства, главное — голова, то есть мыслительный процесс. Причём к новым «электронным» составляющим отношение снисходительное. Я часто слышу фразы: «это же не работать, а проект рисовать» или «нарисуй мне что-нибудь». Вот это необходимо исключить. Архитекторам предстоит доказать, что проектирование — это в первую очередь глубокий анализ и работа.

Владимир Костенко, директор «Artcost-Дизайн»:

— Безусловно, одарённый автор. Несмотря на достаточно «сегодняшний» ритм линий, пропорций и взаимосвязи архитектурных элементов проекта, он очень по-доброму советский. Даже интерьерные решения заставляют вспомнить модерн эпохи оттепели. Нет ни мрачного лофта с окислами железа и кирпичными завалами, ни любимой сейчас многими «кубической» псевдоготики. Как будто сделал вдох свежего воздуха.



Виктор ШИПАЛКИН, почётный архитектор России, заведующий кафедрой архитектуры Уральского филиала Российской академии живописи, ваияния и зодчества Ильи Глазунова