

## ИНФРАСТРУКТУРА

РАЗГОВОРЧИКИ

# «Лишь бы этот ужас — аэропорт в Перми — закончился»

*Пермские архитекторы выслушали предложения своих коллег по поводу облика нового аэровокзала*

Юлия Сырова

В Екатеринбурге 23 мая состоялось выездное совещание рабочей группы по проектированию нового терминала международного аэропорта «Пермь». На обсуждение были представлены два проекта — английской компании Hintan Association и российской Nefaresearch. Таким образом в ЗАО «Управляющая компания «Аэропорты регионов» решили подготовиться к предстоящему заседанию Градостроительного совета при губернаторе, где и будет решаться судьба аэропорта.

**К**ак пояснили представители УК «Аэропорты регионов», которые и займутся пермским аэропортом, проект Hintan Association уже был представлен и практически согласован по всем пунктам, но «было решено поискать альтернативные варианты».

Как рассказал архитектор компании Hintan Association Стивен Лью, его архитектурное бюро вдохновила древесина, обработка которой является одной из основных отраслей в Прикамье.

Стивен Лью предложил построить здание аэропорта на основе стальных балок, обшитых древесиной, и даже нашёл компанию, которая готова предоставить такой материал. В крыше между балками он предложил сделать просветы, чтобы экономить на электричестве в светлое время суток, а фасад выполнить из стекла.

Также архитектор отметил, что его целью была минимизация высоты здания, это его и подвело: пермские чиновники указали, что «сейчас расположение аэропорта можно определить по торчащим хвостам самолётов, а вовсе не по зданию вокзала».

Для расширения пространства Стивен Лью предложил два варианта. Первый предполагает кратковременные работы с увеличением площади в ширину с обеих сторон для цехов и телетрапов. Второй вариант потребует большего времени, он нужен при значительном расширении площади. В этом случае рядом со зданием достраивается новая часть терминала.

Подробно остановившись на идее использования древесины, Стивен Лью добавил, что «этот материал производит тёплое впечатление».

Архитектор из компании Nefaresearch Дмитрий Овчарин, представляя свой

проект, отметил, что его вариант — это только идея. «Мы хотим идти по пути простой конструкции: это параллелограмм — железобетон или стальные элементы с плоской кровлей и колоннами. Архитектурный образ строится на акцентах, которые выполнены в виде атриумов и стаканов», — пояснил Овчарин.

Проще говоря, в здании расположены колонны различного типа: полые и глухие, прямые и конусообразные — они могут разделять пространство и акцентировать зоны.

«Схема даёт возможность развития здания — можем пристраивать различными кусками», — добавил Овчарин.

Важная роль отводится входной группе: здесь архитектор предложил использовать порталы в виде буквы «П». В завершение своего доклада он рассказал о подсветке фасада и главной задумке — использовании живых растений и дворов в интерьере аэропорта.

В процессе обсуждения обоих проектов директор департамента мастер-планирования ЗАО УК «Аэропорты регионов» Алексей Богатырёв решил ещё раз пояснить смысл заседания: проект Стивена Лью принят за основу, в связи с этим уже намечен ряд решений: в ближайшие полгода планируется увеличить пропускную способность пермского аэропорта — для этого будет реконструирован существующий аэровокзал с увеличением площадей,

предусмотрена парковка на 600 автомобилей, а для сотрудников — на 200 машиномест. Для стоянки автобусов зарезервировано 1000 кв. м. На втором этапе «Аэропорты регионов» расширят парковку, построят гостиницу площадью 14 тыс. кв. м с конференц-залом и офисное здание на 8 тыс. кв. м, а также VIP-терминал рядом с существующим зданием аэровокзала.

Директор департамента строительства ЗАО УК «Аэропорты регионов» Дмитрий Чечулин решил резюмировать оба проекта: «Мы за то, чтобы построить ангар из сэндвич-панелей, на фасад — эстетичные вентиляторы дымоудаления». Именно в этих словах и началась жаркая дискуссия.

«Нового от «братьев» из Екатеринбурга мы не ожидали», — пояснил почётный архитектор Союза архитекторов России, бывший до недавнего времени главным архитектором Перми Олег Горюнов.

Вслед за ним слово взял ещё один бывший главный архитектор Перми Сергей Шамарин: «Я против обсуждения проектов. Люди предложили два разных взгляда, а мы приучены видеть концепцию не в фасаде, а в том, как туда подъехать. Как сделать шоссе Комсомальцев? Что будет с площадью, с тем мусором, который мы имеем сейчас? Там теплотрасса, вспученная дорога, а мы вдруг обстраиваем здание гостиницей, парковкой, а ту часть, самую впечатлительную, мы не увидели».

«Это не претензия, мы просто готовим вас к градсовету», — пояснил проектировщиком директор Западно-Уральского института пространственного развития Григорий Колесниченко.

Стороны явно не понимали друг друга: проектировщики вновь и вновь говорили о фасадах, тогда как пермяки ждали идеи комплексного развития всей прилегающей территории.

«На подъезде к аэропорту есть граница Перми. А дальше начинается хаос — Пермский муниципальный район, который не имеет градостроительного документа, — попытался вывести беседу в нужное русло Шамарин. — Появляется аэровокзал. Это великолепный повод, чтобы решить эту проблему. Были ли расчёты и попытки обнаружить, что вдруг левый поворот в аэропорт неэффективен и нужно кольцо? А проект планировки и зонирования территорий решает эти вопросы».

Выяснилось, что проектировщики пока думали только о двухуровневой развязке на съезде к аэропорту.

«Кто-то из ваших министров предложил снести кольцо», — заметил Богатырёв. «Я пока реконструирую это кольцо», — парировал руководитель КГАУ «Управление автомобильных дорог и транспорта Пермского края» Сергей Белоконов.

