

Какими буд

СОХРАНИТ ЛИ ПРОЕКТ НОВОГО ТЕРМИНАЛА ПУЛКОВА СТАРОЕ ЗДАНИЕ АЭРОПОРТА?

Пулково. Это слово уже абсолютно неотделимо от Петербурга. Проект строительства нового терминала аэропорта Пулково с условием сохранения старого здания работы Александра Жука был выбран на международном конкурсе совсем недавно. А инвестиционные деньги под его освоение город, несмотря на кризис, нашел буквально только что, в июле.

А ведь еще в сравнительно недалеком 1972 году с авиацией это название никак не было связано. В недавней истории и современности питерского аэропорта разбирался обозреватель «ВП» Алексей ШОЛОХОВ.



Питерское отделение Союза архитекторов собирая выявленные памятники архитектуры 1970 — 1980-х годов, без всяких споров, единогласно отдало 1-е место Пулкову.



ШОССЕЙНАЯ. НЕ РАССТЕГИВАЙТЕ РЕМНИ!

ЭТО СЛУЧИЛОСЬ в 1973 году. Пассажиры, летевшие в Ленинград в ночь с 24-го на 25 апреля, впервые услышали новое название: аэропорт Пулково!

Но в 1952-м академик архитектуры Гегелло, построив аэропорт с веселым названием «Шоссейная», вероятно, не думал, что имя знаменитой Пулковской обсерватории станет основным для нового ленинградского аэро-



Александр Жук с сыном Евгением.

мусылали новое название: аэропорт Пулково!

Но в 1952-м академик архитектуры Гегелло, построив аэропорт с веселым названием «Шоссейная», вероятно, не думал, что имя знаменитой Пулковской обсерватории станет основным для нового ленинградского аэропорта всего через каких-то 20 лет! Собственно, именно к человеку, спокойному пейзажу и контексту обсерватории были обращены мысли Алек-

сандра Жука и Жана Вержицкого, спроектировавших аэропорт Пулково в 1967 — 1973 годах. И построивших его так, что он стал символом ленинградской архитектуры 70-х годов XX века.

Да, вы правы, теперь многое внутри аэропорта кажется смешным, слегка устаревшим. Однако запоминается сразу. И удобно. И понятно. Не так, как в открытом в те же годы московском Шереметьеве-1.

Не зря питерское отделение Союза архитекторов России, собирая выявленные памятники архитектуры 1970 — 1980-х годов, без всяких споров, единогласно отдало 1-е место Пулкову **(об этом списке мы подробно расскажем через неделю)**.

Фронтвик Александр Жук во время строительства ходил пешком — почти ежедневно по 3 километра от Пулковского шоссе до объекта — на авторский надзор. Строительный грузовик иногда подхватывал всю жизнь безлошадного, да и бессребренического, да и беспартийного народного архитектора Александра Владимировича. Когда потом, через 30 лет, ему, старику, молодые студенты жаловались на легкое недомогание, он говорил: «Вы знаете, я помню, тогда, в 1971-м, раненный на фронте, проходя пешком по 6 км каждый день, тоже слегка недомогал. И ведь ничего. Обошлось».

Все возможные заслуженные и народные награды и звания, премии и Госпремии Пулково и его авторы начали получать сразу, еще до окончания строительства. Получали и будут получать. Вот только нет уже Александра Жука. «Кастрюли», «пароход», «дять стаканов сверху» — такими крылатыми названиями увенчал народ наше Пулково.

Главное, не надо называть Пулково «хай-тек», как уже не раз почему-то делали. Это всего лишь поэтика простой формы, свойственная архитектуре Жука. Ее еще предстоит осмыслить в контексте советской аскезы 70-х. Она понятна всем, кто ее видит сверху из самолета или снизу из зала ожидания, с фасада при подъезде по трассе. Она не наивна по сей день. И уж наверняка, как бывает в истории, будет не наивна и памятна завтра. Ее уничтожить бессмысленно, так как она вечна. А частью нового терминала она может вполне осмысленно стать, разве нет? Поэтому одним из условий объявленного два года назад архитектурного конкурса стало сохранение здания терминала работы Жука.

ИТАК — КТО НЕ МОЖЕТ ЖИТЬ БЕЗ АВИАЦИИ?

НАПОМНИМ ЧИТАТЕЛЯМ, что для определения внешнего и внутреннего облика аэропорта на заседании совета по координации транспортной деятельности при правительстве Санкт-Петербурга еще 6 декабря 2006 года было принято решение о проведении международного архитектурного конкурса. На нем в 2007 году при сильнейшей международной конкуренции победило британское бюро «Grimshaw & Partners Ltd». Тогда помимо Grimshou в конкурсе участвовали питерское бюро «Земцов, Кондияйн и партнеры», немцы фон Геркан и Марг, американская фирма «Skidmore», «Owings & Merrill». Планировалось, что новый пассажирский терминал для обслуживания международных рейсов должен быть построен к 2010 году. Он должен иметь пропускную способность 7,5 миллиона человек в год. Для привлечения инвестиций (а стоимость полной реконструкции аэропорта превышает сейчас 900 миллионов евро) Пулкову пообещали тогда придать статус особой экономической зоны.

Победивший на архитектурном конкурсе сэр Grimshou возглавляет британскую Королевскую академию художеств. Он — один из самых популярных и даже культовых современных архитекторов. Среди основных проектов сэра Grimshou, например, — международный железнодорожный вокзал Ватерлоо в Лондоне (1993), Национальный космический центр Великобритании в Лестере (2001), мост Хеермы в Амстердаме (2001).

Его недавно построенный и просторный дом Людвиг Эрхарда в Берлине, очень удобный и светлый, народ уже окрестил Большим жуком. Разве это не дает надежду думать, что маэстро и с архитектурным шедевром нашего Жука обойдется бережно? Пока, согласно первому проекту, Grimshou обещает не сносить старый терминал полностью. Впрочем, условия кон-

курса и не предполагали сноса прежнего известнейшего здания.

Тем не менее Grimshou постарался дополнительно усилить контекстуальность своего проекта. Когда во втором туре конкурса ему пришлось немного переделать и упростить крышу, он сказал, что на новый вариант его вдохновили мозаики Спаса-на-Крови. Собственно, и общая структура аэропорта напоминает заметные с борта самолета старинные петербургские дворы, вдохновившие Grimshou во время фотосъемки города с высоты птичьего полета.

Променад, соединяющий новый «Аэропорт-Сити» со зданием существующего терминала, в проекте выполнен вполне тщательно и по ширине равен Невскому проспекту. На нем расположатся основные торговые площади аэропорта, рестораны и офисы.

И в довершение, чтоб мы знали, куда прилетели, — герб города на подъезде! При детальном рассмотрении становится понятно: проект был изначально обречен на успех.



Сэр Николас
Гримшоу.



Вокзал Ватерлоо — один из самых известных проектов Гримшоу.

Ворота Петербурга

КРИЗИС ТЕНДЕРУ НЕ ПОМЕХА!

И ДАЖЕ КОГДА грянул кризис, организаторы строительства не спасовали перед трудностями и нашли инвестора. И вот наконец объявлено, что победителем открытого международного конкурса на право заключения соглашения о реконструкции и эксплуатации объектов петербургского аэропорта Пулково на основе государственно-частного партнерства признан консорциум «Воздушные ворота Северной столицы», созданный ВТБ и германской компанией «Fraport Group».

Согласно условиям конкурса консорциум-победитель получит право на эксплуатацию аэропорта на 30 лет с возможностью пролонгации. Важно, что реконструкция должна проходить без остановки полетов.

Планируемое увеличение пропускной способности — с 6 до 7,4 млн. человек в год с возможностью увеличения до 22 млн. человек в год к 2025 году. Начало работ по реконструкции запланировано на 2010 год, а ввод в строй — на 2013 год.

Компания предложила лучшие условия по перечислению части дохода в бюджет Петербурга — она будет ежегодно отдавать в бюджет 11,5% от общего дохода аэропорта, что составляет, по предварительным расчетам, не менее 2 млрд. рублей. Также компания будет платить налог на имущество, подоходный налог. То есть у города появится еще один крупный налогоплательщик.

И наконец, заключение договора концессии и подписание контракта на управление аэропортом, как заявила губернатор Матвиенко, назначены на 2 ноября 2009 года.

Глава ВТБ Андрей Костин отметил, что конкурс по выбору компании был достаточно жестким, а конкуренция очень серьезной. «Этот конкурс показал, что, несмотря на кризис, жизнь продолжается, — компании не собираются отказываться от инвестиций и готовы делать серьезные бизнес-шаги», — оптимистично прокомментировал инвестиционный конкурс господин Костин.



Знакомое каждому горожанину здание старого аэропорта будет в основном сохранено.

Терминалы нового аэропорта будут объединены под одной крышей.



Общая структура аэропорта напоминает старинные петербургские дворы.

Променад, соединяющий новый «Аэропорт-Сити» со зданием существующего терминала.

Променад, соединяющий новый «Аэропорт-Сити» со зданием существующего терминала, по ширине равен Невскому проспекту.

Согласно недавно принятой схеме авиационную инфраструктуру нашего региона составят три аэропорта — гражданский аэропорт Пулково, военный аэропорт Левашово, а также аэропорт легкой и сверхлегкой авиации Бычье Поле в Кронштадте. В соответствии с принятой Генеральным планом Санкт-Петербурга схемой должно быть зарезервировано 1450 га — под развитие Пулково, 366 га — Левашова и 5,2 га — Бычьего Поля.

МЕЖДУ ТЕМ

ЕЩЕ НЕДАВНО РЖЕВКА БЫЛА НЕ ТОЛЬКО ТРАМВАЙНОЙ ОСТАНОВКОЙ

ПРОЕКТ РЖЕВКА, известный и памятный многим петербуржцам по дешевым полетам в недалекие города в недалекие годы, также до сих пор собирались реконструировать к нынешнему лету. По предварительным оценкам, стоимость работ должна была составить от 80 до 250 млн. рублей, которые планировалось привлечь от сторонних инвесторов. Акционеры объявили конкурс на поиск управляющей компании имущества аэропорта.

Предпроектные проработки для определения возможностей расширения деятельности аэропорта Ржевка были выполнены по заказу владельцев аэропорта — ООО «ПФ «ФОТОН», которым владеет ЗАО «Петербургская топливно-авиационная». Говорят, оценку технических возможностей, потребностей и условий строительства новых сооружений консультанты вели с учетом того, что основным видом деятельности аэропорта Ржевка станет обеспечение пассажирских и грузовых перевозок, полетов самолетов авиации специального назначения — спортивной, любительской и бизнес-авиации». Интенсивно обсуждается изменить расположение взлетной полосы. Грузовые перевозки — интересно. А архитектура аэропорта? О ней — спорно. Впрочем, согласен, архитектура — не вполне кризисное слово. Да и ее расположение взлетной полосы, конечно, важнее.

КОММЕНТАРИЙ

Принцип должен сохраниться

Прокомментировать ситуацию с последним проектом реконструкции аэропорта мы попросили автора одного из конкурсных проектов, руководителя мастерской «Земцов, Кондиайн и партнеры» заслуженного архитектора России академика РААСН Юрия ЗЕМЦОВА.

— Юрий Исаевич, как вы считаете, здание работы Александра Жука и Жана Вержбицкого должно остаться в комплексе нового терминала?

— Безусловно. Это было одним из условий нового конкурса. Этот принцип должен сохраниться и сейчас.

— Вы состоите в правлении Санкт-Петербургского союза архитекторов. Союз участвовал в подготовке конкурса?

— Да. Представители союза подготавливали задание архитектурного конкурса 2007 года и, конечно, были в его жюри.

— Ну а аэропорт Ржевка — он что, на обочине истории?

— Конечно же нет! Аэропорт известный и притягательный. Я уверен в необходимости его архитектурной доминанты для города.

Также редакция «Вечернего Петербурга» связалась с Лондонским архитектурным бюро «Grimshaw & Partners Ltd».

На вопрос о сохранности старого здания терминала аэропорта в составе нового, отредактированного проекта сотрудники бюро ответили, что проект находится в стадии ожидания инвестиционного решения, и просили обязательно перезвонить с этим вопросом буквально через несколько недель.

А вот это мы обещаем! «Вечерний Петербург», несомненно, обратится еще раз с этим серьезным вопросом — о сохранности исторического теперь уже здания Пулково-1 — в Лондон. Или в любое другое место.