



Новосибирск, Центральный мост

ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

А. А. СКРИЦКИЙ,

начальник архитектурного отдела АО «Институт «Стройпроект» (ГК «Нацпроектстрой»)

С УВЕЛИЧЕНИЕМ РОЛИ ТРАНСПОРТА В НАШЕЙ ЖИЗНИ УВЕЛИЧИЛАСЬ И МОБИЛЬНОСТЬ: МЫ ЕЗДИМ В СОТНИ РАЗ ЧАЩЕ И ДАЛЬШЕ, ЧЕМ ЭТО ДЕЛАЛИ НАШИ ПРЕДКИ. ПЕРЕДВИЖЕНИЕ СТАЛО НЕ СОБЫТИЕМ, «ПЕРЕРЫВОМ» В ОСЕДЛОЙ ДЕЙТЕЛЬНОСТИ, А ОБЫЧНОЙ ДЕТАЛЬЮ БЫТА. ИЗМЕНЕНИЕ ЖИЗНЕННОГО УКЛАДА ПРЕДЪЯВЛЯЕТ НОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И К ОРГАНИЗАЦИИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЧЕЛОВЕКА И ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ, ВКЛЮЧАЯ, ПОМИМО ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ, СПЕЦИФИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО КОМФОРТА. ОБЛАСТЬ ПРОЕКТИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ФОРМИРУЕМАЯ НОВЫМИ УСЛОВИЯМИ, ДОЛЖНА ВКЛЮЧАТЬ В СЕБЯ: ИНТЕРЕСЫ ПАССАЖИРОВ (УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ), БЕЗОПАСНОСТЬ И ТЕХНОЛОГИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ. В МЕЖДИСЦИПЛИНАРНОМ ТРУДЕ РОЖДАЕТСЯ КОМПЛЕКСНОЕ РЕШЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКИХ, ИНЖЕНЕРНЫХ И ЭСТЕТИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ, НИ ОДНА ИЗ КОТОРЫХ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДЕЛЕНА КАК ОСНОВНАЯ.

Организация взаимодействия с архитектурным окружением при проектировании в сложившейся городской среде становится не менее важной, чем восприятие пользователями.

Городская среда отличается тем, что крупные ее фрагменты предназначены не для узконаправленных функциональных структур (жилой, рекреационной и т. д.), а для инфраструктурных, интегральных процессов, которые диктуют условия для всех элементов системы. Высшей формой организации таких видов среды являются так называемые «большие системы». Возможность формирования средовых систем суперуровня появилась с пониманием технологических и природных

процессов, объединяющих компоненты среды в единое пространственное тело. Транспортный поток, пропускающий определенную материальную массу через некое сечение с фиксированной скоростью, формирует улицы, протянувшиеся на несколько километров, нигде не нарушая при этом зрительного единства.

Проектирование «суперсистем» осложняется невозможностью использовать традиционные инструменты организации масштабности сооружений. Размерные модули, пригодные для проектирования жилой, общественной и производственной среды, не подходят для крупных пространственных форм, сложно сочетающих разнонаправленные процессы. Формируемый «надче-

ловеческий» масштаб, оторванный от восприятия отдельной личности, необходимо связывать с другими уровнями, организуя между ними масштабные «мосты». Такая работа основывается на управлении чувством масштабности на всех уровнях среды. Особенности зрительного восприятия делают «суперсистемы» предметом дизайна и архитектуры.

Рост скорости движения привел к появлению специфического «автомобильного» восприятия пространства, искажившего представления о геометрии окружения: изменяются пространственные ощущения (скоростное передвижение субъективно сжимает пространство); городская среда сокращается до комплекса удобных авто-трасс; тоннели и эстакады меняют привычные ракурсы видения городской застройки; транспортный поток определяет визуальный облик улицы. Линейное восприятие пространства меняет законы зрительной организации современных городских ландшафтов. Скоростной уличный и внеуличный транспорт практически мгновенно переносит горожанина из центральных районов в пром-зоны, «спальные» кварталы, парковые пригороды, не оставляя шанса психологически приспособиться к смене средовых состояний. Такое воздействие требует компенсационных мероприятий: применение для разных районов города общих форм благоустройства, формирование единой среды транспортного объекта, повышение визуальной связанности с окружающим пространством.

Городские районы — это всегда носители контекстуальной информации, которую необходимо учитывать при проектировании. Городской контекст среды возникает в зонах, обладающих устойчивым единством образных и стилистических представлений: «историческая среда», «районы новой застройки» и т. п. Контекст может быть ландшафтным, градостроительным, национальным, стилевым. Крупные ансамбли городской среды — носители контекстуального содержания, обладающие «аурой контекста». Несмотря на то, что городской контекст устойчив к воздействию новых элементов, контрастных к общей эстетике, при работе над содержательной и композиционной связанностью контекстуальной среды необходимо ориентироваться на сохранение общего смысла в целом.

Когда в контекстуальном окружении проектируются объекты, абсолютно новые по стилистике, материалам и т. д., их отдельные визуальные качества должны согласовываться с сохраняемым окружением. В роли таких связей могут быть правильно понятые размерные или пропорциональные соотношения, увязка по осям композиции, по цветовой гамме и другим параметрам, которые выбираются в зависимости от целей и установок проектирования. Если ставится задача «обострить»



ЗСД, выемка вдоль Васильевского острова

ситуацию, подчеркнуть контрастным решением сложившуюся атмосферу — ставка делается на противопоставление форм; если преследуется задача «мягкого» вписывания — используются приемы вплоть до применения имитационных конструкций.

Одним из примеров проектирования внутри сложившейся городской среды стал путепровод через Московский проспект в составе Широтной магистрали скоростного движения (ШМСД) в Петербурге. Предложения по формированию архитектурного облика объекта разрабатывались с 2017 года. Первоначальные варианты не гармонировали с окружающим контекстом. Базировались на исторической стилизации, композиционной увязке с сооружениями железнодорожной насыпи. В реализованном варианте основная идея — создание максимально нейтрального с архитектурной точки зрения сооружения. Такая концепция продиктована в первую очередь реализацией двухъярусного варианта путепровода из-за плотной городской застройки. Эстакада проходит вторым и третьим уровнем над одной из основных городских магистралей. Такая схема сделала бессмысленной повторение очертаний существующего железнодорожного путепровода из-за отсутствия согласованности верхней и нижней частей объекта. Лаконичный же, линейный силуэт, тщательно освобожденный от лишних элементов, максимально нейтральный и малозаметный, стал единственным целесообразным вариантом сооружения.

Для минимизации визуального объема путепровода были приняты следующие решения: эстакада получила горизонтальный силуэт за счет пропорций (соотношения элементов конструкции); опоры верхнего и нижнего яруса совмещены в единые стойки; балки основных пролетов закрыты изогнутым карнизом, скрадывающим видимый объем; продольное членение карниза обра-



Путепровод через Московский проспект в составе ШМСД, вариант, повторяющий силуэт ж/д путепровода



Путепровод через Московский проспект в составе ШМСД, вариант с имитацией триумфальной арки



Двухъярусный путепровод через Московский проспект в составе ШМСД, вариант реализуемый



Двухъярусный путепровод через Московский проспект, шумозащитные конструкции

зует ритмический ряд, подчеркивающий равномерную линейность путепровода; светлый нейтральный колорит, скругленные очертания поперечного сечения зрительно сокращают объем эстакады.

В процессе оптимизации визуально воспринимаемых объемов для придания силуэту легкости и гармоничности на путепроводе использовано натуральное стекло (триплекс) для заполнения конструкций шумозащитных экранов (ШЗЭ). Такая практика применяется в отдельных важных местах, узловых точках городского пространства, где необходимо облегчить восприятие сооружения, уменьшить зрительную площадь силуэта. Обладая большей конструктивной жесткостью, такое заполнение экранов позволяет уменьшить количество фиксирующих элементов конструкции (импостов). При сокращенном шаге фиксации триплекса возможна только на вертикальных стойках ШЗЭ. Триплекс — полностью негорючий материал, химически и абразивно устойчивый, что повышает эксплуатационные качества ограждения.

17 апреля 2025 года советник Президента Елена Ямпольская провела совещание, посвященное формированию национально-ориентированной среды и созданию нового российского стиля. Затрагивались вопросы противодействия чрезмерной латинизации городского пространства, трансляции традиционных ценностей через визуальный язык и, в конечном счете, формирования целостного образа России как сильного современного

государства с богатым культурным наследием. В связи с этим вспоминаются традиции регионального проектирования, наработанные в Советском Союзе, преемственность к которым сохраняет и путепровод ШМСД.

В СССР каждый большой стиль находил отражение в региональных особенностях локальной архитектуры, и архитектура Ленинграда не была похожа на архитектуру Москвы или Сочи. Проявления северной строгости и минималистичности находили отражение и в архитектуре Российской империи. Хорошо известны произведения северного модерна, отличающегося особым аскетизмом. Стоит отметить, что в прошлом все новые стилистические трансформации, отражающие дух времени, базировались на глубоких традициях, уходящих корнями в практики регионального строительства. Накапливаясь долгое время, эти правила учитывали климатические особенности, доступность строительных материалов и технологий, основывались на глубокой эстетической потребности любого человека.

Важно помнить великий опыт предшественников, и в новых логических построениях учитывать его, изучать удачу и ошибки, перенимать основательность и научный подход к проектированию.