

Zvi Hecker*

TRWAŁOŚĆ I TYMCZASOWOŚĆ ARCHITEKTURY NA PRZYKŁADZIE ZESPOŁU KRÓLEWSKIEJ POLICJI HOLENDERSKIEJ KMAR

Artykuł poświęcony jest trwałości jako podstawowemu założeniu każdego projektu o charakterze wojskowym. Opisuje projekt zespołu Kmar na terenie lotniska Schiphol, przykład przełożenia takich uwarunkowań na projekt architektoniczny. Wyjątkowość omawianego projektu polega na sposobie zorientowania i odizolowania kompleksu od niesprzyjających warunków terenu. Prezentowany obiekt to rodzaj oazy wybudowanej na wodzie.

Słowa kluczowe: Kmar (Koninklijke Marechaussee), trwałość, bezpieczeństwo, tymczasowość

Zespół Kmar, budowany obecnie na terenie Międzynarodowego Portu Lotniczego Schiphol w Amsterdamie, ma zostać otwarty w 2013 roku i działać póki zajmowany przez niego teren nie będzie potrzebny np. na nowy pas startowy. Takie nagłe i nieprzewidziane potrzeby nie są w portach lotniczych niczym niezwykłym więc 50 lat wydaje się być maksymalną długością życia tego obiektu. Pomimo zakładanego tymczasowego charakteru zespołu projekt i realizacja miały spełniać aktualne holenderskie normy wymogi. Trwałość i tymczasowość to cechy charakteryzujące każdy projekt powstający na terenie lotniska – budynki i obiekty wojskowe nie są w tym przypadku żadnym wyjątkiem.

Podjęta przez rząd holenderski decyzja o wybudowaniu nowego zespołu Kmar była odpowiedzią na rosnące konieczność wprowadzenia dodatkowego personelu zabezpieczającego porty i lotniska Holandii, a szczególnie główne wrota kraju, czyli Międzynarodowy Port Lotniczy Schiphol. Zapewnienie

bezpieczeństwa w tych miejscach należy do obowiązków Królewskiej Policji Holenderskiej (Koninklijke Marechaussee).

W wyniku międzynarodowego konkursu, który odbył się w 2001 roku, przygotowanie projektu zespołu i nadzór nad jego realizacją powierzono zespołowi Zvi Hecker Architect. W roku 2006, z uwagi na wysokie koszty budowy, realizacja gotowego już projektu została wstrzymana. Trzy lata później, po tym jak ogólnoswiatowy kryzys finansowy znacząco ograniczył koszty budowy, rozpoczęła się realizacja zespołu Kmar w ramach ustalonego budżetu.

Teren wybrany na potrzeby projektu rozciąga się na wschód od głównego terminalu lotniska Schiphol i na południe od długoterminowego parkingu. Plac budowy zajmuje powierzchnię 50 tys. m² na wysokości 3,6 m pod poziomem morza i graniczy ze zjazdem NE4 z autostrady od strony północnej oraz z Sloterveg od strony południowej, skąd jest główny dojazd

* Hecker Zvi, prof. arch., Berlin.

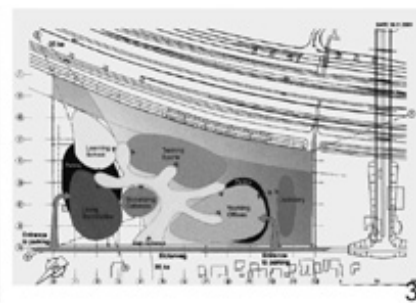
1, 2. Lokalizacja 3. Układ funkcjonalny 4. Plan założenia 5. Plan drugiego piętra 6. Perspektywa 7-12. Zespół w budowie



1



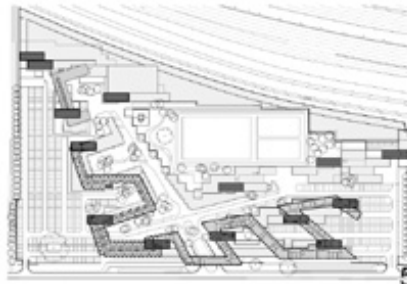
2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

do obiektu. Od strony wschodniej i zachodniej działkę ograniczają kanały.

Lokalizacja zespołu pociągnęła za sobą kilka ograniczeń, które wywarły znaczący wpływ na cały projekt. Jednym z istotnych czynników przy ustalaniu ostatecznego układu budynków była konieczność ochrony budynków przed hałasem generowanym przez przyległą autostradę oraz pasy startowe lotniska. Usytuowanie poszczególnych elementów projektu musiało uwzględniać limity wysokościowe narzucane przez radary lotnicze. Szczegółowe rozmieszczenie wszystkich budynków zostało zatem podyktowane ich wrażliwością i ekspozycja na hałas oraz limitami wysokości. Mniej wymagające elementy, takie jak kryte obiekty sportowe czy strzelnica, usytuowane są bliżej autostrady, schowane częściowo w grobli sześciometrowej wysokości. Grobla – naturalny element systemu kanałów i holenderskiego krajobrazu stała się z konieczności funkcjonalnym i architektonicznym elementem projektu.

Założenia programowe kompleksu Kmar wymagały zestawienia kilku powiązanych wzajemnie funkcji w jeden wielofunkcyjny zespół o charakterze mieszkalnym, roboczym i szkoleniowym. Zapewnia miejsca dla 1600 pracowników ochrony lotniska Schiphol. W wytycznych konkursowych podkreślano, że zespół widziany z lotu ptaka powinien stanowić wyraźny architektoniczny akcent głównych wrót Holandii.

Program funkcjonalny składa się z następujących funkcji:

1. Biura i towarzyszące strefy robocze. Biura podzielone są na kilka powiązanych ze sobą wydziałów i rozmieszczone częściowo na dwóch dolnych

i dwóch górnych kondygnacjach z zapewnieniem pionowej i poziomej komunikacji.

2. Kwatery. Pokoje dwuosobowe rozmieszczone są wokół trzech dziedzińców dostępnych przez wejście główne. Jednoosobowe pokoje oficerskie rozmieszczone są na dwóch sąsiednich piętrach i skorelowane pionowo, zarówno funkcjonalnie, jak i wizualnie.

3. Ośrodek szkoleniowy, obiekty sportowe oraz strzelnica. Ta część projektu usytuowana jest częściowo w grobli i ma bezpośrednie połączenie z centralnie usytuowanymi zewnętrznymi terenami sportowymi.

4. Restauracja z przyległą kuchnią. Centralna lokalizacja stołówki zapewnia wygodny dostęp z wszystkich części zespołu. Zawody sportowe można śledzić z tarasu restauracji.

5. Logistyka, garaże itp. Ta część projektu połączona jest z parkingiem wojskowym, garażem oraz obiektami usługowymi. Jej celowo nierzucający się w oczy wyraz architektoniczny kontynuuje formę i wysokość grobli.

6. Centrala energetyczna. Ta struktura jest częściowo zanurzona w grobli.

7. Parking. Parkingi podzielono na dwie części usytuowane po obu stronach kompleksu.

Ten program funkcjonalny mógł być przekształcony w formę architektoniczną na wiele rozmaitych sposobów. Koszary wojskowe najczęściej występują w formie wolnostojących budynków w otoczeniu parkingów. Choć jest to bardzo popularne rozwiązanie, nie daje ono gwarancji jakości. Projekt Kompleksu Kmar wziął pod uwagę w organizacji zwróconego do wewnątrz zespołu niesprzyjające warunki zewnętrzne. Budynki rozmieszczone są w układzie warstwowym osłaniając się nawzajem, a grobla wzdłuż autostrady zapewnia dodatkową ochronę.

Rafi Segal pisze: „Wybrana strategia przeobraża kampus jako całość w swego rodzaju krajobraz funkcjonujący też jako swoiste miasto zbudowane z intymnych przestrzeni oraz budynków połączonych w obrębie przepuszczalnego muru”.

Proces projektowy miał wiele faz póki funkcjonalne potrzeby zespołu nie utworzyły formalnej całości. Mimo dużej skali, zespół można porównać do schematu niewielkiego domu:

Centralnie usytuowane wejście główne prowadzi w prawo do biur (gabinetu) a w lewo do kwater (sypialnie) i dalej do obiektów sportowych (siłownia) oraz do centralnie ulokowanej restauracji (jadalnia). Tereny sportowe można porównać do przydomowego ogrodu, natomiast garaże i warsztaty – ze stojącą dalej wiatą na samochód.

Architektonicznie zespół przypomina otoczone murem średniowieczne miasto z jednym, istotnym wyjątkiem: w projekcie Kmar to mur jest miastem. Miasto „żyje” w murze, który chroni jego wewnętrzną otwartą przestrzeń – miejsce, w którym spotykają się ludzie.

W wymiarze symbolicznym zespół wciela naturę demokratycznego społeczeństwa, w którym otwartość i wolność uzależnione są od policyjnej i wojskowej ochrony. Tę wewnętrzną sprzeczność społeczeństwa demokratycznego widać w projekcie zespołu Kmar. Nieprzerwana ściana budynków ochrania otwartą przestrzeń wewnętrzną. Forma samych budynków podkreśla tę metaforę. Ciężkie niższe piętra z betonu dźwigają dwie lekkie wyższe kondygnacje ze stali i szkła, stanowiąc aluzję do dualistycznej natury demokratycznego społeczeństwa.

Obiekty wojskowe są z definicji trwałe, mają przecież odeprzeć każdy atak. Z drugiej strony ich zniszczenie jest raczej z góry zakładaną ewentualnością niż odległym prawdopodobieństwem. Trwałości i nieprzewidywalna długość istnienia obiektów wojskowych odzwierciedlają ogólną sytuację na świecie.

Trwałość i tymczasowość to dwa aspekty wszystkich ludzkich wysiłków. Trwałość architektury, liczona w latach czy wiekach, zależy od siły jej przekazu oraz akceptacji kolejnych pokoleń. Doskonałym przykładem wiecznej trwałości jest Partenon chociaż tymczasowo istnieje jako ruina własnej wielkości.

BIBLIOGRAFIA

Peter C.J. van Bruggen, Lkol bd, „Nieuwbouw district Schiphol – Koninklijke Marechaussee”, *DVD Journal*, czerwiec 2010.

Rafi Segal, Els Verbakel, „Royal Dutch Military Police Campus, Zvi Hecker’s Landscape Urbanism” [w:] *Architectural Design – Cities or Dispersal*, cz. 78, nr 1, styczeń-luty 2008, s. 84–87.

„Headquarters of the Dutch Military Police” [w:] *100 x 400 – Rihan.cc_77*, nr 1, cz. 2, czerwiec 2008, s. 997–999.

„Zvi Hecker: military police complex, Amsterdam, The Netherlands” [w:] *The Architectural Review*, nr 4 (kwiecień 2005)

„Police Militaire Du District De Schiphol” [w:] *Architecture Méditerranéenne*, nr 60, czerwiec 2004, s. 78–79.

Kurt W. Forster, *Metamorph*, Rizzoli, New York 2004.

Klaus-Dieter Weiss, „Blitzgeflecht” [w:] *Architektur Aktuell*, nr 12, 2003.

„Hecker’s Labyrinth”, *The Architectural Review*, cz. 209, nr 1249, marzec 2001, s. 27.

Zvi Hecker*

PERMANENCE AND TEMPORARINESS IN ARCHITECTURE AS EVIDENT IN THE KMAR ROYAL DUTCH POLICE COMPLEX

The text considers the permanence and durability as inbuilt conditions of every military project. It describes the design of the Kmar Schiphol Airport Complex as an example of such conditions being transformed into architectural design. The uniqueness of the design lies in its self orientation and isolation from the unfavourable conditions of the site. It is a kind of oasis built on water.

Keywords: Kmar (Koninklijke Marechaussee), permanence, durability, security, temporariness

The Kmar complex, now under construction, on the grounds of the Schiphol International Airport in Amsterdam is to be inaugurated in 2013 and to stay in operation as long as no other important airport facility, for example a new runway, will claim the right for the land. The unforeseen and urgent needs are no exception in airport operations and fifty years appears to be the maximum life span of the Kmar project. Despite this envisaged temporary existence, the project is required to be designed and built according to the latest Dutch building regulations and standards. Permanence and temporariness are characteristics of every project built on the grounds of an airport and military buildings and installations are no exception.

The Dutch Government's decision to build a new Kmar complex was in response to a growing need for additional security personnel stationed at Netherlands harbors and airports, particularly at the main gate to the country, the Schiphol International Airport. Security at these locations is the sole responsibility of the Royal Dutch Police, the Koninklijke Marechaussee.

As a result of an international competition held in 2001, Zvi Hecker Architect was selected to design the complex and to supervise its realization. In 2006, due to the high construction costs the project, although ready for realization, had to be delayed. Until 2009, when world financial crisis reduced construction costs considerably, allowing the Kmar project to be built within the established budget.

The site chosen for the Kmar complex is to the east of the Schiphol main terminal and to the south of its long term parking area. The site is 50,000sqm in size and 3.6 meters below sea level, bordered on the north by the NE4 entrance highway to the terminal and to the south by Sloterveg, an access road that provides the main entrance to the project. On the west and eastern sides the water canals determine the borders of the project's site.

The location of the complex comes with several constraints, which greatly influenced the design. One of the important factors in determining the final configuration of the buildings was the need to avoid and protect the complex buildings from the noise

* Hecker Zvi, prof. arch., Berlin.

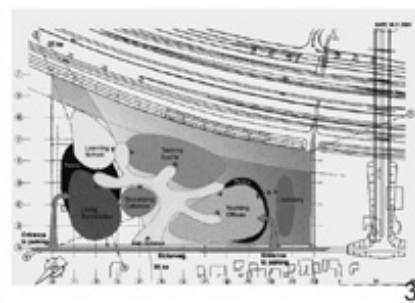
1, 2. Location of the complex 3. Arrangement of the functions 4. Layout of the complex 5. 2nd floor plan 6. Perspective view 7-12. The complex under construction



1



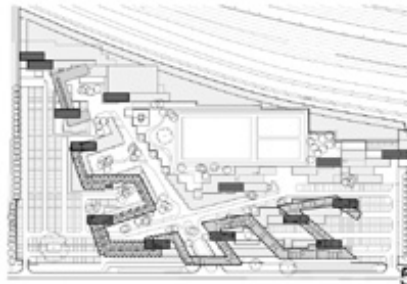
2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

emanated from the adjacent highway and airport runways. The location of various components of the project was determined by the need to comply as well with the high limits required by airport radars. The precise placement of all the buildings was chosen according to their vulnerability and exposure to the noise and restriction of their height. The less sensitive facilities, such as those for indoor sports or the shooting range, are placed closer to the highway, located partially within the six meter high dyke. The dyke, a natural element of the water canals system and the Dutch landscape became, through necessity, a functional and architectural element of the design.

The programme of the Kmar complex requires a combination of several interrelated functions, brought together into a multifunctional complex of living, working and training. It accommodates 1600 security staff, providing the security of the Schiphol Airport. The competition brief also underlined the need for the complex, when viewed from the air, to provide a bold architectural accent to the main entrance gate of the Netherlands.

The programme is composed of the following functions:

1. Offices and related work areas. The offices are arranged into several interrelated departments located partially in the two lower floors and two upper floors, connected both horizontally and vertically.

2. Dormitories. The double room units are arranged around three courtyards, accessed via a central entrance. Single officers rooms are arranged over two floors located one above the other, linked vertically both functionally and visually.

3. Training school, Sport and Shooting range. This part of the project is situated partially within the dyke

and is directly connected to the centrally positioned outdoor sports fields.

4. Restaurant and adjacent kitchen. The dining hall's central location within the complex provides convenient access from all parts of this project. Sports activities can be watched from the restaurant terrace which overlooks the sports fields.

5. Logistics, Garages, etc. This part of the project is linked to the military parking, garage and service facilities. Its architectural expression is purposely unassuming, continuing the form and height of the dyke.

6. Energy Centre. This structure is partially immersed in the dyke.

7. Parking. The parking areas are divided into two parts located on both sides of the complex.

This functional programme of the complex could have been translated into architectural form in many different ways. The most common practice for military barracks is to place them free standing near large parking lots. Although this is a very common solution, it does not provide quality conditions. The design of the Kmar complex took into consideration the discomforting external conditions in developing an internally orientated campus. The buildings are positioned in a layered configuration so as to shield each other from the outside, whilst the high dyke along the highway provides additional protection.

As Rafi Segal describes in his account of the complex, "This strategy turns the campus as a whole into a kind of landscape, while also acting functionally as a kind of city, comprising of intimate spaces and buildings connected within a permeable wall."

The design process went through many stages until the functional needs of the complex were consolidated into a formal entity. Though large in scale, the complex could be compared to the scheme of a small house:

A centrally positioned main entrance leads, on the right, to the offices (study room in a house) and left to the dormitories, (bedrooms in a house), and then to the sports facilities (gym in a house), and to the centrally positioned restaurant (dining hall). The outdoor sports fields are comparable to a house's garden with garages and repairs (carport in a house) at its far end.

Architecturally, the complex is reminiscent of a walled medieval city with one exception that in the Kmar project, the Wall is the City. The city inhabits the wall and the wall protects its open space, the place for people to meet.

Symbolically, the project embodies the nature of the democratic society, which, openness and freedom depend on police and military protection. This contradiction within a democratic society is, expressed in the Kmar complex through its design. The continuous wall of buildings protects the interior free space. The form of the buildings themselves

underlines this metaphor further. Heavy, lower floors in concrete carry two light, upper floors in steel and glass alluding to the dual nature of a democratic society.

The military constructions are, by definition, durable in order to withstand any assault. On the other hand, their destruction is not a probability but rather an eminent inbuilt condition. The durability and the unpredicted length of military construction existence makes it an example of the world general situation.

Permanence and temporariness are both common expressions of every human endeavour. Architectural durability, whether in terms of years or centuries, depends on the strength of its message and its acceptance by continuous generations. Parthenon seems to be an example of eternal permanence, despite its temporary existence as ruins of its own greatness.

BIBLIOGRAPHY

Ing. Peter C.J. van Bruggen, Lkol bd, "Nieuwbouw district Schiphol – Koninklijke Marechaussee", *DVD Journal*, June 2010.

Rafi Segal, Els Verbakel, "Royal Dutch Military Police Campus, Zvi Hecker's Landscape Urbanism", *Architectural Design – Cities or Dispersal*, Chichester UK, vol. 78, no. 1 January-February 2008, pp. 84–87.

"Headquarters of the Dutch Military Police", *100 x 400 – Rihan. cc_77*, Hong Kong, no. 1, vol. 2, June 2008, pp. 997–999.

"Zvi Hecker: military police complex, Amsterdam, The Netherlands", *The Architectural Review*, no. 4, April 2005.

"Police Militaire Du District De Schiphol", *Architecture Méditerranéenne*, Marseille-France, no. 60, June 2004, p. 78–79. Kurt W. Forster, *Metamorph*, New York: Rizzoli, 2004.

Klaus-Dieter Weiss, "Blitzgeflecht", *Architektur Aktuell*, Wien, no. 12, 2003.

"Hecker's Labyrinth", *The Architectural Review*, London-UK, vol. 209, no. 1249, 2001 Mar., p. 27.