

УДК 712

В. В. ШАМРАЕВСКИЙ

Донбасская национальная академия строительства и архитектуры

ОФОРМЛЕНИЕ ВЪЕЗДОВ В ГОРОДА ДОНБАССА

В данной статье рассматриваются специфические вопросы оформления въездов в города Донбасса. На отдельных примерах анализируется их состояние, недостатки и намечаются направления, принципы улучшения их оформления. Предлагаются профессиональные и организационные меры по значительному улучшению архитектурно-художественного облика въездов в города Донбасса.

силуэт, панорама, функциональность, акцент, выразительность, пространство, облик

ФОРМУЛИРОВКА ПРОБЛЕМЫ

Облик города, впечатление о нем начинается с его въезда. В городах Донбасса въезды имеют свою специфику. Образовались агломерации, города расширяли свою территорию, поэтому их окраины «срослись» с въездами. При разработке градостроительной документации не рассматривались вопросы облика городов. Зачастую они безликие, не выявленные, отсутствуют общепринятые материальные, технические и художественные элементы. В статье ставится задача – выявить положительные и отрицательные черты въездов в города и предложить методы, средства и принципы улучшения оформления въездов в города Донбасса. Учитывая неразрывность нашего окружения, делается попытка включить в перечень мер не только профессиональные, но и экономические и организационные меры.

АНАЛИЗ ПОСЛЕДНИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ПУБЛИКАЦИЙ

В данной статье использованы следующие публикации: В. Н. Белоусов и Л. Н. Кулага «Основы формирования архитектурно-художественного облика городов»; Д. О. Саймондс «Ландшафт и архитектура». Подобные проблемы изучены в журналах: «Город и пространство»; «Архитектура СССР». Обращено внимание на решение аналогичных задач и пути устранения негативных факторов.

ЦЕЛИ

Цель статьи – выявить основные возможные градостроительные, архитектурно-планировочные и ландшафтные средства достижения более выразительного облика въездов в города Донбасса. Рассмотрение связано со спецификой существующих промышленных городов, с действующими правилами застройки. А также с недостаточным вниманием общества к разработке градостроительной документации.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Выразительность архитектурно-художественного облика города зависит от многих факторов и прежде всего от рациональной планировки его структуры, находящейся в гармонии с её составляющими элементами [1]. Большое значение имеет индивидуальность облика, где взаимодействуют природная среда, материальное окружение, историческая преемственность, уровень градостроительной культуры, технические и экологические возможности и пр. Хочется сделать ударение на неразрывном единстве Природы и истории – залог нашего продвижения вперед и бесконечных возможностей каждого человека.

Первые впечатления от облика города могут быть получены при подъезде к нему, т. е. – издали и на небольшом расстоянии, где преобладают детали и элементы, выполненные профессионально. История городов Донбасса очень сложная [3]. Многие из них напрямую зависели от размещения крупных промышленных объектов, от мест добычи полезных ископаемых, от удачно сложившихся магистралей, лесных массивов. Донбасс считается самым крупным урбанизированным регионом Украины, что повлияло на общее впечатление о регионе в целом и об отдельных городах.

Для того, чтобы более реально представить сложившуюся ситуацию с оформлением въездов в города, предлагается рассмотреть пример стыка двух городов – Константиновки и Дружковки. Во-первых, въезд в г. Константиновку фиксируется только пунктом ГАИ и резким поворотом на центральную улицу города со старой застройкой. Нет никакого характерного акцента. Въезд в г. Константиновку со стороны г. Дружковки вообще отсутствует, и наоборот. Были попытки организовать въезд в г. Константиновку по окружной дороге, но она застроена гаражами и складами. Второй пример: существующая Горловско-Енакиевская агломерация, для которой в 1980 г. был разработан специальный проект. Въезды между этими городами заполнены промышленно-складскими объектами, черты городов не имеют обозначенных границ.

Запоминается въезд в г. Славянск со стороны г. Краматорска. Природное окружение – речка Северский Донец, через которую построен мост, и именно он в содружестве с Природой открывает творчески продуманный силуэт. Убедительно встречает на развилке дорог жилой дом – комплекс, состоящий из разноэтажных секций, чем достигнута заметная пластика. За удачное архитектурно решение этого объекта его автор архитектор Н. М. Поддубный получил приз «Гран-При».

Природные данные – крупный водоем, извилистая дорога, озеленение создали интересную архитектурно-художественную панораму въезда в г. Зугрэг. Следует отметить, что панораму усиливает крупномасштабный объем самой электростанции, просматривающийся с дальнего расстояния, а также дома так называемой «Сталинской архитектуры», т. е. в классическом стиле. Кстати, этот город является привлекательным для туристов, а некоторые его объекты являются памятниками архитектуры.

Положительным началом формирования архитектурно-художественного въезда можно назвать въезд в г. Мариуполь со стороны г. Запорожья. При подъезде просматривается группа (3 дома) высотных 14-этажных домов, создающих интересный акцент. Однако архитектура самих домов, а это типовые панельные дома, их наружная отделка не очень высокого качества. Тем не менее, эти дома, ритмичные, положительно воспринимаются на фоне крупных заводов г. Мариуполя.

Фактически, большая часть городов Донбасса не имеет четко выраженного облика въезда – силуэта, панорамы или градостроительного акцента. Почему так произошло? Ответ найти сложно, т. к. генеральные планы населенных пунктов, проекты детальных планировок учитывали функциональное зонирование, руководствуясь методическими указаниями и нормативными документами, в соответствии с которыми на окраины городов выносились обслуживающая группа объектов. Естественно, когда два города приближены друг к другу – смыкаются две окраины, они же въезды. Так, въезд стык городов Донецка и Макеевки сегодня зафиксирован крупными торговыми центрами протяженностью до 1 км. Размещение огромных современных сооружений вдоль магистралей можно оправдать экономией земли, однако при этом транспортная и пешеходная связи в увязке с магистралью областного значения – без наземных или подземных переходов – создают определенные неудобства для пешеходов и посетителей торговых центров.

Краткий анализ исследуемой проблемы говорит о том, что назрела острая необходимость в изменении отношения как к разработке конкретных градостроительных документов, так и к объективному видению облика въезда в города. В настоящее время этот вопрос приобретает остроту и злободневность. С положительной стороны можно отметить интерес Донецкого горисполкома, в частности, органов архитектуры, к оформлению въезда со стороны г. Мариуполя. В шутку это место называют въездом со стороны БАМа – берега Азовского моря. Несколько лет назад проектная фирма «Среда» разработала проект застройки въезда, развивая I очередь микрорайона «Широкий». Проект представлял собой достаточно смелое архитектурно-художественное решение – крупномасштабное, символизирующее значение столицы Донбасса. К сожалению, застройка ведется не комплексно, выборочно, отсутствует профессиональный контроль, заинтересованность в более продуманных решениях. В настоящее время по какой-то причине отменены градостроительные советы, а значит потеряно коллективное профессиональное мнение. Преобладает политика коммерческой направленности, а не профессиональных и согласованных решений.

В 70–80-е годы прошлого столетия в г. Донецке и других городах области активно проводились конкурсы на оформление въездов знаками со стороны основных магистралей. Эти символы как бы

встречали гостей, потому что возле них организовывались автостоянки, рекламные щиты, торговые объекты. Показательным примером может служить въезд в г. Краматорск со стороны г. Донецка.

Следует сказать, что облик города – это внешний вид, предметно-пространственная среда, воспринимаемая чаще всего из окон транспортных средств, т. е. в движении. В этом случае положительная эмоциональная реакция на увиденное – одна из важнейших функций архитектурного облика города [4].

Выразительность облика города определяется по совокупности многих факторов и показателей, находящихся в неразрывном единстве с окружением. При подъезде к городу прежде всего бросается в глаза уровень благоустройства, озеленения, освещение, ухоженность зеленых насаждений, организация водотоков и др. В этой связи следует отметить магистраль со стороны группы городов – Горловки, Краматорска, Славянска, Енакиево и др. Все элементы технического оформления выполнены на высоком художественном уровне, хорошее дорожное покрытие, ухоженные лесопосадки и обочины. Новые транспортные развязки, выполненные в 2-х уровнях, усиливают восприятие пространства, позволяют не только физически преодолевать расстояние, но и успеть охватить взглядом панораму, силуэты. Следовательно, возникает синтезированное пространство для безграничного зрительного восприятия. Каждая деталь должна быть в единстве с окружением, сомасштабной городу и отдельному человеку.

ВЫВОДЫ

Из краткого анализа состояния въездов в города Донбасса можно укрупнено выявить три уровня их оформления:

1. Города, в которых полностью отсутствуют признаки, характеризующие въезд – начало города.
2. Города, в которых присутствуют элементы оформления и идейно-образного начала городской среды.
3. Города, которые имеют при въезде материальные объекты, дающие представление о целостном и гармоничном образовании городской среды.

Естественно, что большое внимание следует уделить тем городам, в которых по различным причинам «стерлись» границы между административными единицами. Одной из причин недостаточного внимания к решению этого вопроса является то, что должности главных архитекторов городов занимают люди, не имеющие архитектурного образования. За последние десятилетия в государстве забыты чисто градостроительные стадии проектирования – проекты детальной планировки, проекты промышленных узлов – стратегия размещения объектов сегодняшнего дня. Почему? В стране, по-видимому, пришли к выводу, что это лишние преграды и бессмысленная трата средств. На мой взгляд, необходимо восстановить разрушенную стадийность разработки проектно-сметной документации и предусматривать для этого средства из государственного и местных бюджетов.

Рекомендуется изменить утвердившийся исторически стереотип о том, что въезд в город является окраиной, иначе эта территория навсегда будет заполнена гаражами, свалками, техническими сооружениями. Целесообразно дифференцировать понятие «окраина», придать ему большую значимость и оформлять в соответствии с конкретной градостроительной ситуацией.

Совсем забыто нормативное требование – разработка проекта пригородной зоны или проекта озеленения. Для городов Донбасса – это острая необходимость и одновременно проблема. За исключением нескольких городов, таких проектов нет, и зон тоже. В создании вышеперечисленных проектов должно быть заинтересовано государство и местные органы власти. В этом смысле очень показательны зеленые зоны г.г. Москвы, Киева, Харькова. Причем, они обеспечены экономичным, быстрым общественным транспортом – электрички. Эти зоны прекрасны для воскресного отдыха населения. Как правило, для проектирования озеленения пригородной зоны в бюджете средств нет.

Следует оговориться, что вышеупомянутые меры связаны с заботой и вниманием вышестоящих органов власти, но многие вопросы обязаны и способны решать власти на местах. Ставить на повестку дня эти вопросы обязаны профессиональные органы: управления архитектуры, коммунального хозяйства различных уровней и т. д.

Надо помнить, что выразительность архитектурного облика города, которая психологически зарождается с его въезда, определяется многими факторами, и прежде всего рациональностью планировочной структуры города в комплексе с гармонией её элементов. Здание, любой объект, элемент дорожной сети – все вместе – это ансамбль, своеобразие, духовная культура человека и всей нации.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Белоусов, В. Н. Основы формирования архитектурно художественного облика городов [Текст] / В. Н. Белоусов, Л. Н. Кулага. – М. : Стройиздат, 1981. – 190 с.
2. Саймондс, Д. О. Ландшафт и архитектура [Текст] : [сокр. пер. с англ.] / Д. О. Саймондс. – М. : Стройиздат, 1965. – 194 с.
3. Мироненко, В. П. Особенности формирования архитектуры конца XIX – начала XX вв. в Донецком регионе [Текст] / В. П. Мироненко, С. А. Борознов // Вісник Донбаської національної академії будівництва і архітектури : зб. наук. праць / М-во освіти і науки, молоді та спорту України, ДонДАБА. – Макіївка, 2012. – Вип. 2012-4(96) : Проблеми архітектури і містобудування. – С. 8–11.
4. Вергунов, А. П. Архитектурно-ландшафтная организация крупного города [Текст] / А. П. Вергунов. – Ленинград : Стройиздат, Ленингр. отд-ние, 1982. – 134 с.
5. Сычева, А. В. Ландшафтная архитектура [Текст] : учебное пособие для вузов / А. В. Сычева. – 4-е изд. – М. : Оникс, 2007. – 87 с.
6. Таболина, Т. В. К вопросу об архитектурно-ландшафтном зонировании городских территорий. Проблемы градостроительства и архитектуры [Текст] / Т. В. Таболина, О. В. Чемакина // Вестник Донбасской государственной академии строительства и архитектуры : сборник научных трудов. – 2003. – Вып. 2003-3(40). – С. 16–18.

Получено 07.02.2014

В. В. ШАМРАЄВСЬКИЙ ОФОРМЛЕННЯ В'ЇЗДІВ У МІСТА ДОНБАСУ Донбаська національна академія будівництва і архітектури

У даній статті розглядаються специфічні питання оформлення в'їздів у міста Донбасу. На окремих прикладах акцентуються їх стан, недоліки та окреслюються напрямки, принципи покращення їх оформлення. Пропонуються професійні та організаційні заходи щодо значного покращення архітектурно-художнього вигляду в'їздів у міста Донбасу.

силует, панорама, функціональність, акцент, виразність, простір, вигляд

VALERIY SHAMRAEVSKIY REGISTRATION OF ENTRIES IN THE CITIES OF DONBAS Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture

This article discusses the specific issues of the design entries in the cities of Donbas. On a separate examples it is analyzed their status, deficiencies and planned activities, principles of improving their design. Professional and organizational measures for significant improvement of the architectural and artistic image of the entries to the cities of Donbas have been suggested.

silhouette, panorama, functionality, focus, intensity, space, shape

Шамраєвський Валерій Вікторович – доцент кафедри архітектурного проектування Донбаської національної академії будівництва і архітектури. Наукові інтереси: вдосконалення містобудівних і архітектурно-планувальних прийомів у формуванні структури міст, розвиток ландшафтно-рекреаційних зон Донбасу, пошук напрямків щодо поліпшення архітектурно-художнього вигляду об'єктів і своєрідності міст.

Шамраевский Валерий Викторович – доцент кафедры архитектурного проектирования Донбасской национальной академии строительства и архитектуры. Научные интересы: совершенствование градостроительных и архитектурно-планировочных приемов в формировании структуры городов, развитие ландшафтно-рекреационных зон Донбасса, поиск направлений по улучшению архитектурно-художественного облика объектов и своеобразия городов.

Valeriy Shamraevskiy – an Associate Professor, Architecture Design Department, Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: perfection of town-planning and architecturally-plan receptions in forming of cities, development of landscape-recreational zones of Donbas, search of directions on the improvement of architecturally-artistic look of objects and originality of cities.