

Н. М. Ярёмченко

РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗАСТРОЙКИ ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЫ ИСТОРИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ ГОРОДОВ

Для многих европейских городов с долгой историей развития и сохранившимся историческим наследием в прибрежной части возникает специфическая проблема. Она заключается в необходимости реконструкции и модернизации исторических приморских территорий при обязательном ограничивающем условии сохранения памятников архитектуры и градостроительного искусства.

Важной предпосылкой гармоничного сочетания исторических и новых объектов является наличие композиционных взаимосвязей между ними. Сопоставление

таких объектов по отдельным архитектурным характеристикам, как, например, пространство, форма, пластика, цвет и прочее позволяет установить меру их композиционного взаимодействия в диапазоне от подобия до контраста. В процессе развития города происходит поэтапное изменение количественного соотношения “новой” и “старой” застройки. Иногда даже незначительные преобразования и изменения могут нарушить гармонию старой застройки, в других случаях новые объекты гармонично вписываются в существующую застройку.

Силуэт исторически сложившихся приморских городов формировался на протяжении долгого времени. Этот длительный процесс не был лишен элементов стихийности, но в большинстве случаев силуэт создавался сознательно, подчеркивая наиболее важные части городского организма. Создание яркого в архитектурном отношении силуэта города может быть обеспечено на основе творческой преемственности.

Сохранить существующий образ города можно только тогда, когда развиваются и подчеркиваются ранее принятые основы его пространственной композиции. Введение новых акцентов в застройку, имеющую значительное количество памятников архитектуры, требует органического их сочетания с историческими памятниками прошлого. Это же касается и новых городов со сложившимся обликом, где есть архитектурные акценты, созданные сравнительно недавно. Только всесторонне учитывая предыдущие приемы пространственной композиции, можно сохранять и развивать целостный облик города. В то же время, было бы неверно механически переносить в новые условия старые формы и приемы застройки, создавать новые доминанты, подобные старым высотным акцентам. Современные достижения строительной техники дают возможность творчески развивать эти формы, что в сочетании с правильным учетом градостроительных традиций, исходящих из определённых природных, национальных и других особенностей этих городов, может, не нарушая их исторического облика, способствовать созданию интересных современных ансамблей. При сооружении новых объектов в развивающейся городской среде возникает проблема преемственности. В мировой практике можно выделить два направления проектирования и сооружения новых объектов в исторической архитектурной среде. Одно из этих направлений — путь контраста, когда детализированным тонким формам старинных объектов-башен, соборов, дворцов, колоколен противопоставляются заведомо простые, геометрически спокойные новые объемы. Зачастую такие объекты выступают как фон для исторических акцентных зданий. Другое направление — более сложное и в то же время — более верное: создание объектов, которые по своим формам, архитектурному облику, композиционному построению были бы зрительно близки историческим, но построенные в совершенно новых, современных конструкциях. Такие здания не копируют ранее созданные, а ассоциируются с ними. При данном подходе историческая и более современная застройка имеет общую характеристику — скульптурность.

Процесс формирования облика города, как живого организма — безусловно, непрерывный, однако следствием такого преобразования часто являются необратимые изменения в худшую сторону. Исторически сложившаяся застройка старой Ялты — район Поликуровского холма имеет свою доминанту — памятник архитектуры — колокольню Иоанна Златоуста. Основная застройка Поликуровского хол-

ма — жилая малой и средней этажности. В настоящее время вблизи набережной строится многоэтажный комплекс. При восприятии города с моря этот комплекс загроживает собой колокольню (илл. 1). Соседство старой и новой архитектуры часто вызывает споры. Набережная Ялты состоит преимущественно из зданий начала 20 века. Среди зданий набережной особенно выделяется объем гостиницы “Ориадна”. В последние годы в непосредственной близости от главного здания гостиницы построен высотный современный корпус. Объем корпуса представляет собой усеченную призму и имеет сплошное тонированное остекление темно синего цвета. Объект и по форме и цветовому решению резко контрастирует с окружающей застройкой. Объем здания чужероден и тяжеловесен в сравнении с детализированной классической архитектурой зданий набережной (фасады исторических зданий набережной Ялты преимущественно решены в бело-желтых тонах).

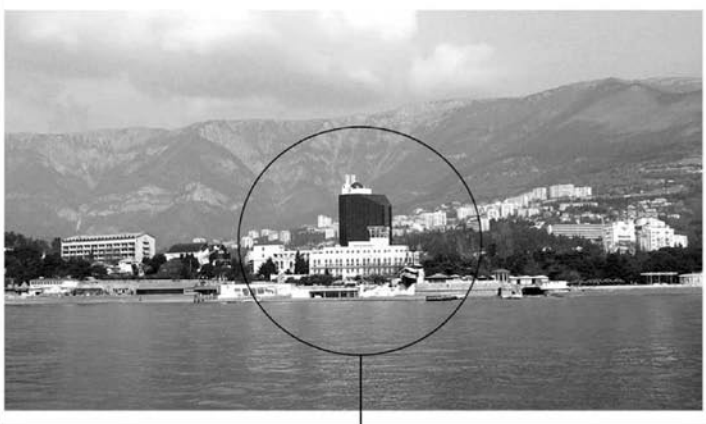
В исторических приморских городах следует стремиться к сохранению присущего этим городам планировочного и объемно-пространственного масштаба в условиях значительного увеличения общего объема застройки и создания крупных новых массивов. Главной доминантой приморской зоны исторических городов является его центр. С целью сохранения исторического облика центра и его пространственно-планировочной структуры в условиях реконструкции возникает необходимость сохранения всей сложившейся квартальной сети без её укрупнения (исторический город), а в некоторых случаях и с объединением отдельных маломерных кварталов, и с сохранением периметрального характера застройки.

В настоящее время интенсивного массового жилищного строительства, с учетом возросших инженерно-технических возможностей очень важно регулирование этажности зданий. При строительстве в пределах исторического центра этот вопрос приобретает особую актуальность. Во многих прибрежных исторических городах (Копенгаген, Амстердам...) или в пределах только исторического ядра — центра города существует требование ограничения этажности.

Одесский Приморский бульвар и прилегающие кварталы построен в начале XIX-го века и представляет собой объединённые по стилистике, единому композиционному замыслу 5-6-этажные дома. В этой части исторического центра города долгое время доминировал объем Оперного театра. Здание театра выделяется среди остальной застройки не только объемами и высотой (в полтора-два раза большей по сравнению с окружающей застройкой), это еще и смысловой, функциональный акцент. Театр был средоточием, центром общественной жизни эпохи зарождения города. В последние годы в непосредственной близости от здания театра был построен жилой дом практически равный по высоте театру. Сегодня, при восприятии со стороны моря, выделяются два, расположенных по соседству, схожих по объёму и несопоставимо неравных по историческому и функциональному назначению здания (илл. 2). Охрана исторического центра — это не только охрана архитектурных памятников, но и, насколько это возможно, сохранение атмосферы исторической эпохи. При проектировании в условиях исторического центра важно учитывать не только вертикальные параметры окружающей традиционной застройки, но и протяженность фасада, соподчиненность элементов архитектуры, а также характер восприятия со стороны моря.



1



2

Илл. 1. Современное строительство в исторической застройке Ялты

1 – Строительство нового объекта на Поликуровском холме внесло дисгармонию в исторически сложившуюся малоэтажную застройку этого района. При восприятии города со стороны моря новое здание загромождаёт собой историческую доминанту – Колокольню Иоана Златоуста.

2 – Высотный современный корпус, построенный в последние годы в непосредственной близости от гостиницы "Ориадна". Объект и по форме и цветовому решению резко контрастирует с окружающей застройкой. Объём здания чужероден и тяжеловесен в сравнении с детализированной классической архитектурой зданий набережной



Илл. 2. Новые объекты в прибрежной зоне исторического центра Одессы

1— Жилое здание, расположенное в непосредственной близости к Одесскому Оперному театру—одному из самых значимых архитектурных памятников города. Объемы здания и театра визуальны равны по массе и несопоставимо неравны по исторической ценности и функциональному назначению.

2— Колокольня воссозданного Спасо-Преображенского собора. Вертикаль колокольни послужила доминантой исторического центра города, восстановив первоначальный замысел.

3— Высотный объем гостиницы взял на себя роль новой, более сомасштабной развивающемуся городу доминанты.

Существует ряд причин, вследствие которых необходимо дальнейшее развитие высотной композиции некоторых исторических городов. Одна из них — быстрый рост многих городов, в силу чего их исторически сложившийся силуэт зачастую перестаёт активно влиять на всю застройку. В этих случаях силуэт может получить своё дальнейшее развитие с тем, чтобы оказывать влияние на город в его новых размерах и, в первую очередь — на растущий городской центр, который всегда был и останется основой пространственной композиции населенного места. Многие старые города не имели выразительного силуэта. Некоторые города в силу исторических событий (войны, стихийные бедствия) утратили некогда характерный архитектурно-художественный облик. Эти причины подтверждают, что дальнейшее развитие городского силуэта приобретает первостепенную важность для исторических приморских городов. Во многих приморских городах (как и в исторической части побережья Одессы) застройка постепенно “наступала” на акваторию. Здания, выходящие своим фасадом непосредственно на водное пространство, со временем оказываются на расстоянии от побережья. Амстердам — город, который построен на сваях и насыпных участках, в процессе исторического развития расширял свою территорию в сторону акватории. Можно сказать, что новый морской фасад “наслаивался” на предыдущий, который соответственно становился внутригородской

улицей. Площадь Дам — место, где в 1270 г. образовалась рыбацкая деревня — историческое ядро города. Здесь река Амстель впадала в залив Зайдерзе. В средние века площадь Дам выходила прямо к заливу. Сегодня эта площадь находится на значительном расстоянии от устья Амстеля. В случае Амстердама, интенсивный рост города происходил постепенно. Так, в районе исторического ядра города сохранились здания позднеготического стиля. Здания, расположенные ближе к проливу, в основном, относятся к голландскому ренессансу. Но и сейчас лицо города обновляется за счет появления новых, современных объектов.

Первую из перечисленных ситуаций можно рассмотреть на примере исторической части прибрежной застройки Одессы. Со времен основания города изменились размеры пассажирских судов, увеличил в несколько раз свою территорию сам город, в новых районах поднялась его средняя этажность. Появилась несообразность узлового элемента композиции набережной (памятника основателю города Дюку де Ришелье) окружающим портовым сооружениям. Береговая линия в центре Одессы была смещена в сторону моря, хотя и не так значительно, как в Амстердаме. В начальный период центральная доминанта набережной — Потемкинская лестница спускалась непосредственно к морю. Сейчас между лестницей и границей акватории и суши — более ста метров. Эта территория отдана под транспортные коммуникации и портовые сооружения. Далее — по оси лестницы, на насыпном молу — территория Морского вокзала. На этой территории расположено двухэтажное здание вокзала. Вся территория до недавнего времени представляла собой покрытую асфальтом площадь. В 1999–2001 гг. вблизи здания Морского вокзала была построена современная гостиница. Высотный объем гостиницы взял на себя роль новой, более сомасштабной развивающемуся городу, доминанты (илл. 2).

Вторую причину хорошо иллюстрирует большая часть прибрежной территории Одессы, которая представляет собой практически сплошной зеленый массив. На протяжении большей части побережья город не имеет морского фасада. Прибрежные склоны Одессы имеют оползневой характер. До недавнего времени эта территория относилась к так называемым “неудобным” территориям. В настоящее время, благодаря развитию строительных технологий, эту территорию можно отнести уже к “градостроительно пригодным” территориям.

Третья причина дальнейшего силуэтного развития исторических городов — уничтожение исторической застройки города или ее части вследствие природных катастроф или войн. Многие старинные города бывшей Югославии разрушены, как, например, старинный хорватский порт и популярнейший курорт Дубровник, который был превращен в руины в результате военных действий в 1991 году.

Многовековая история архитектуры содержит ряд наглядных примеров того, как в результате утраты определенных высотных доминант, города теряли свой характерный облик. Когда в 1902 г. рухнула центрирующая вертикаль Венеции — 100-метровая кампанила св. Марка, стало ясно, как велика была роль этой доминанты — исключительно важного элемента силуэта города. Отсутствие контраста плоскому рельефу, а также значительным купольным сооружениям города сделало неузнаваемым привычный облик Венеции. Только после того как кампанила была восстановлена, город приобрел свойственный ему уникальный облик. Восстановленный Спасо-Преображенский собор (г. Одесса), несмотря на значительную

удаленность от побережья, гармонично вписался в силуэт исторической застройки. Вертикаль колокольни послужила доминантой исторического центра города, восстановив первоначальный замысел (илл. 2).

Практика проектирования показывает, что наряду с многочисленными отрицательными примерами “сочетания” новых вертикальных объемов с историческим силуэтом города существуют и удачные примеры, когда новые вертикали, решенные в современных архитектурных формах, новыми конструктивными приёмами, не копируя ранее созданные образцы, могут ассоциироваться с ними, тактично их дополняя. Только успешно решая эту сложную творческую проблему, можно достичь определенного прогресса в вопросах развития объемно-пространственной композиции городов.

При реконструкции прибрежной зоны исторического города необходим анализ функционально-планировочного состояния территории. Так, для Одессы требуется реконструкция как промышленной, так и курортно-рекреационной зоны. При организации единого архитектурно-ландшафтного ансамбля, в первую очередь, необходимо освободить побережье от промышленных и складских объектов, вынести за пределы прибрежной зоны малорентабельные, неэстетичные сооружения, ликвидировать ветхие, аварийные постройки. Курортно-рекреационная зона морского побережья Одессы занимает значительную площадь и имеет важное градоформирующее значение. Эта зона морского побережья Одессы имеет территориальные резервы, которые могут быть выявлены в результате комплексной планировочной организации приморского курорта. Необходимо вынести за пределы морского побережья города некоторые нежелательные объекты (специализированные санатории).

Примером реконструкции функционально-планировочной структуры прибрежной зоны является реконструкция портово-промышленного комплекса под место отдыха и развлечений в Барселоне (илл. 3). В 90-е годы в Барселоне началось преобразование портовой зоны: появились рестораны, кинотеатр, Выставочно-торговый и развлекательный центр, Международный центр коммерции, а в 1995-м — был построен испанский национальный аквариум. Портово-промышленная часть и грузовые причалы вынесены за пределы городской черты, к общественно-развлекательной зоне примыкают причалы для пассажирских судов и международный яхт-клуб. Новые здания размещены на насыпных территориях залива, водная поверхность служит зрительной границей между современной архитектурой и историческим центром, смягчая контраст между различными стилями. Обновленная прибрежная территория является местом притяжения, большой популярностью пользуются общественные объекты, размещенные на ней. Аквариум стал самым посещаемым местом в Барселоне. Реконструированная зона отдыха насыщена малыми архитектурными формами: изогнутыми декоративными лестницами, сверкающими стеклянными конструкциями, беседками и легкими декоративными сооружениями.

При реконструкции прибрежной зоны исторических городов часто выявляется необходимость реорганизации транспортных сетей. Единственная часть города Одессы, где существует визуальная связь города и моря — исторически сложившийся ансамбль Приморского бульвара и Потемкинской лестницы. Но и в этой части побережья есть проблема — Потемкинская лестница, которая ранее



Илл. 3. Реконструкция портового комплекса Барселоны под зону отдыха и развлечений

1 – На бережная Барселоны с памятниками истории и архитектуры.

Современные постройки:

2 – Международный торговый центр

3 – Выставочно-торгово-развлекательный центр

4 – Причалы для пассажирских судов

5 – Аквариум

6 – Кинотеатр

7 – Яхт-клуб

соединяла город с морем, в настоящее время спускается к улице с активным автомобильным движением. Пешеходная связь осуществляется посредством подземного перехода и смещенного в сторону от оси лестницы наземного пешеходного перехода. Существует ряд проектных предложений по улучшению пешеходной связи в этой части побережья. Среди них проект, в котором предложено заглубить проезжую часть улицы в районе лестницы и перекрыть этот участок пешеходной зоной, связывающей лестницу с входом на территорию Морского вокзала — местом отдыха и прогулок жителей. В Киеве сложилась подобная ситуация: скоростное Набережное шоссе является преградой связи города с рекой. Вся парковая зона и центральная часть города фактически отрезаны от Днепра. Скоростное шоссе отсекает верхний город от воды, обрывая связь одного открытого пространства города — нагорного паркового комплекса с другим — акваторией реки. Мировая практика свидетельствует о возможности решения подобной проблемы, когда избежать пересечения транзитным транспортом набережных нельзя, путем сокращения его отрицательного эффекта, используя технические и планировочные возможности, в том числе, прокладку дорог в траншеях, под землей или на эстакаде со сплошными шумозащитными экранами. В условиях исторической застройки заглубление транспортного пути — более приемлемый вариант в сравнении с эстакадой. Реконструкция транспортной системы исторической зоны должна вестись с учетом

главенствующей роли исторической застройки. В такой ситуации следует отказаться от акцентных решений, как, например, — эстакада, предпочтительнее визуально сnivelировать транспортный поток с помощью заглублений автомобильных путей на особо важных композиционных участках исторического центра.

Главная цель при проектировании на побережье в условиях исторического города заключается в нахождении компромисса между требованиями охраны ценных рекреационных ресурсов, сохранением своеобразия исторического центра города, и необратимыми процессами урбанизации и индустриализации этих же территорий. Любые преобразования в прибрежной зоне должны основываться на обязательном сохранении исторических памятников архитектуры и градостроительства.

ЛИТЕРАТУРА

1. Абрамова А. О. Градостроительные проблемы набережных Киева // Региональные проблемы архитектуры и градостроительства: Сборник научных трудов. — Одесса: Астропринт, 2002. — Вып. 2. — С. 126-128.
2. Баранов Н. Н. Силуэт города. — Л.: Стройиздат. Ленингр. Отд-ние, 1980. — 184 с.
3. Иконников А. В. Архитектура города. Эстетические проблемы композиции. — М.: Стройиздат, 1972. — 215 с., ил.
4. Тимофеенко В. И. Одесса. Архитектурно-исторический очерк. — К.: Будівельник, 1983. — 159 с.