

Мария Лучкова

МЕДИАТИВНЫЕ ПРОСТРАНСТВА В ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЕ ХАБАРОВСКА

В данной статье рассматривается система медиативных пространств Хабаровска. Под понятием «медиативные пространства» подразумеваются виды городского пространства, выполняющие посреднические функции въезда и выезда, перехода из одного типа пространства в другое. Медиативные пространства являются одновременно связующим и разграничивающим элементом городской среды. Они могут быть выражены в разных архитектурных и градостроительных формах, но их определяющим признаком является сочетание двух принципов: с одной стороны, это «переход» между пространствами разного типа — городским и не-городским, или разными по структуре и функции районами города; с другой стороны, это маркировка, выделение границ города или района.

В качестве примера целостной структуры медиативных пространств города, обладающей своими достоинствами и недостатками, предлагается рассмотреть региональный центр, в котором присутствуют все факторы, влияющие на формирование взаимосвязанной системы разнотипных медиативных пространств. Это численность населения (свыше 600 тыс.), административный статус и присутствие многих видов транспорта. Значительным формообразующим фактором являются ландшафтные особенности местности: город расположен на месте слияния двух крупных рек, на рельефе от ярко выраженного холмистого до равнинного. Весь город является своего рода медиативным пространством региона — транспортным центром, объединяющим Дальний Восток с остальными частями страны.

Внешние въезды в город

Наиболее пространственно выразительным и функционально наполненным является медиативное пространство, образованное мостом через р. Амур. Оно представляет собой комплекс связанных пространств, состоящий из левобережной территории, самого транзита двухъярусного моста — автомобильного и железнодорожного, — и предмостовой территории на правом берегу, которая уже является непосредственно городским пространством по своему административному статусу.

Функциональное значение амурского моста в том, что это своего рода «ворота» на юг Дальнего Востока. Он является важнейшим узлом, объединяющим транзиты федеральной значимости — Транссибирскую железную дорогу и федеральную автомобильную магистраль (фактически продолжающуюся в западном направлении до Москвы). Мост — это основной транзит, по которому железнодорожный транспорт поступает на юг Дальнего Востока (его дублирует тоннель под Амуром, обладающий значительно меньшей пропускной способностью), и единственная автомобильная дорога, объединяющая Дальний Восток с Европейской частью России.

Семантика въезда поддерживается характерным силуэтом правого берега — высоким обрывам — и открывающейся панорамой города. В такой же степени, как природный рельеф активно и агрессивно подчеркивает начало городского пространства на правом берегу реки, левый берег обладает характером «выхода» из городской среды: при движении из города открывается широкая панорама амурской поймы, открытой и просторной равнинной местности.

Важным аспектом в значимости амурского моста для города является и его социокультурное значение. Это сооружение имеет богатую историю — построенный в 1913 г., он занял первое место на всероссийской выставке и почти в течение века являлся одной из наиболее ярких достопримечательностей города. Несколько лет назад, несмотря на протесты городского населения, мост был реконструирован; были демонтированы изящные полукруглые пролеты, создававшие характерный силуэт, и построен второй уровень моста — двухполосная автострада. Одна из демонтированных полукруглых ферм установлена на берегу в качестве памятника, ремарки, отсылающей к истории объекта и значимости его для города. Популярным развлечением для жителей и обязательной частью экскурсионной программы для гостей города является «поездка на мост» — обозрение реки, панорамы города и самого моста.

Левобережная территория перед мостом в последнее время, с развитием транспортных коммуникаций, рассматривается как вероятное направление роста города. Однако в данный момент территория градостроительно освоена только дачными поселками; в течение последних нескольких лет вдоль федеральной трассы появился минимальный сервис: закусочные, мотели и автозаправки. В настоящее время на левобережной территории стихийно сложились традиционные зоны летнего дневного отдыха горожан.

Предмостовая территория на правом берегу — это, собственно, фактическая граница города, начало городской застройки. Эта граница обозначена знаком-символом — колонной, увенчанной фигурой кораблика. Однако данный знак по своим размерам не соответствует масштабам пространства и поэтому теряется, становится почти невидимым для наблюдателей.

Таким образом, данное медиативное пространство представляет собой транзит, обладающий художественно-пространственным потенциалом, но не поддержанный точечными и объемными элементами-со-

оружениями. Большим недостатком, отрицательно влияющим на эстетическое восприятие въезда, является состояние правобережной территории, видимой при подъезде с моста: по правой стороне находятся частные коттеджи, не соответствующие масштабу и значению территории, по левой стороне — частично заброшенные промышленные объекты.

Другой въезд в город по Чернореченскому шоссе является продолжением федеральной трассы Чита — Находка; в этом направлении находится и автотрасса, ведущая в Комсомольск-на-Амуре, второй по величине и значимости город края. Самым серьезным недостатком въезда в город по Чернореченскому шоссе можно считать отсутствие системы ориентиров. Для наблюдателей город появляется неожиданно и в то же время незаметно, так как граница города ничем не обозначена.

Въезд по Владивостокскому шоссе обладает меньшим стратегическим и экономическим значением, нежели федеральная трасса Чита — Находка, но обладает более явно выраженным символично-семантическим смыслом. Это объясняется большей структурированностью местности, активным рельефом и тем, что данный путь связан в сознании горожан с автомобильной поездкой в Приморье на летний отдых, которую совершают ежегодно очень многие жители города.

В нескольких километрах от въезда в город находится открытая площадка на возвышенности, на которой находится въездной знак Хабаровска, обращенный в сторону въезжающих. Этот знак — массивный бетонный блок с надписью «Хабаровск» и легкой металлической фигурой ладьи — является наиболее капитальным сооружением подобного рода в городе. Рельеф местности можно охарактеризовать как холмистый; выделяется сопка Двух Братьев, расположенная недалеко от шоссе.

Городская застройка начинается в районе автомобильной развязки по ул. Пионерской — Краснореченской. Точнее, это место является возможным и благоприятным для начала организованной городской застройки. Сама развязка является очевидным пространственным акцентом. Недостатком, обуславливающим «провалы» в восприятии этого въезда, является отсутствие границы городской застройки; кварталы и отдельные здания появляются по ходу движения из города фрагментарно и постепенно к развязке сходят на нет.

Основным недостатком этого медиативного пространства можно назвать композиционную неопределенность, связанную с отсутствием какой-либо определенной точки, которую безоговорочно можно считать началом городского пространства — въезд в город рассредоточен на участке около восьми километров. Пространство представляет собой транзит, не обогащенный какими-либо дополнительными функциями, а территории, принадлежащей городу, не свойственна структурная целостность городской застройки; она представляется фрагментарно освоенной.

Второстепенные внешние въезды в город можно разделить на два типа: первые — это дороги, которые проходят через пригородные по-

селки и являются «дублерами» основных трасс, и направления, образующие закольцованную транспортную систему вокруг города. Вторые — это тупиковые направления, ведущие к каким-либо объектам или населенным пунктам.

Общей проблемой этих въездов является эстетическая, семантическая и ориентационная невыразительность, отсутствие явных городских границ, определенных точек трансформации пространства.

Терминальные медиативные пространства

Необходимо выделить пространства-терминалы (аэропорт, железнодорожный и речной вокзалы) — места, куда человек, приезжая в город, в первую очередь оказывается помещенным, от которых начинается прочтение городской ткани и образы которых остаются в памяти как первое впечатление от визита в город.

Хабаровский аэропорт является одним из крупнейших и наиболее комфортабельных в регионе. Но при этом можно отметить, что при удовлетворительных функциональных характеристиках семантические, композиционные и социокультурные аспекты формирования пространства практически отсутствуют. Объект остается совершенно нейтральным функциональным градостроительным приспособлением, лишенным адресности, характерности и каких-либо признаков семантизированного™ пространства. В этом месте очевиднее всего проблема необжитости, близости городского пространства.

Типологически аэропорт отличается от мировых аналогов тем, что, как правило, подобные комплексы выносятся далеко за пределы города, который обслуживают, и представляют собой отдельный градостроительный объект. Хабаровский аэропорт находится в черте города и в непосредственной близости от городской застройки (что влечет за собой необходимость принятия дополнительных мер шумозащиты для всех зданий, находящихся вблизи аэропорта, особенно жилых). Это обстоятельство превращает его в часть городской структуры, внутреннее медиативное пространство-терминал, что нетипично для аэропортов.

Таким образом, основной проблемой данного медиативного пространства является недостаток визуальной информации и ориентиров как для приезжих, выходящих из аэропорта, так и для въезжающих на территорию комплекса. Невыразительная архитектура самого комплекса зданий аэропорта также способствует отрицательному эстетическому впечатлению, создаваемому объектом.

Немалый поток приезжающих попадает в город через железнодорожный вокзал. Медиативное пространство формируется площадью перед главным входом, силуэтами трех 14-этажных зданий и перспективой Амурского бульвара, берущего начало от привокзальной площади. На площади находится памятник первопроходцу Ерофею Хабарову — один из наиболее известных монументов города и центральная композиционная доминанта площади. Привокзальная площадь представляет собой достаточно цельный образ, особенно с точки

зрения наблюдателей, выходящих из главного входа вокзала. В этом ракурсе прежде всего заметен памятник, расположенный в центре площади напротив входа и лицом к нему.

Вместе с тем железнодорожный вокзал и площадь перед ним как входное пространство имеют ряд недостатков как функционального, так и семантического характера. К функциональным недостаткам можно отнести, прежде всего, запутанность и перегруженность транспортно-пешеходного зонирования привокзальной площади. В существующем состоянии площадь является крупнейшим транспортным узлом (используется для остановок и кратковременных стоянок городского транспорта, а также для распределения автомобильных потоков). В то же время площадь активно используется пешеходами, пересекающими ее в разных направлениях. Кроме опасности для жизни пешеходов, данный фактор значительно ослабляет позитивное начало в восприятии площади как пешеходами, так и автомобилистами и придает ему неопределенность, расплывчатость.

Очевидно, необходима реконструкция не только самого здания вокзала, но и окружающей среды (благоустройство, фасады прилегающих зданий), а также завершение ансамбля площади. Поскольку вынести транспортный узел с привокзальной площади не представляется возможным, необходимо строительство подземного уровня.

На данный момент одним из наиболее гармонично сформированных медиативных пространств города можно назвать речной вокзал. Он является одновременно входом в пространство городского центра и терминалом, принимающим речной транспорт. Объем перевозок грузов по реке не столь велик, как по железной дороге, но для города речной транспорт все же имеет значение. Многие горожане владеют дачными участками на островах в районе левого берега р. Амур, и основной объем пассажирских перевозок приходится именно на рейсы местного значения — перевозки дачников и отдыхающих.

Медиативное пространство здесь формируется небольшой площадью перед зданием речного вокзала, набережной, вдоль которой располагаются причалы, силуэтом высокого берега и выступающего мыса, на котором находится одна из самых ярких городских достопримечательностей — здание кафе «Утес» и памятник графу Муравьеву-Амурскому, одному из первых губернаторов Приамурья.

Внутригородские медиативные пространства

Из внутригородских медиативных пространств можно выделить переходы между крупными городскими районами. Освоение территории города велось экстенсивным путем, поэтому образовались своего рода «провальи» между отдельными его частями, пустоты, мешающие цельному восприятию. Один из наиболее заметных примеров — разрывы городской застройки вдоль федеральной магистрали от микрорайона на ост. Депо-2 до Воронежского шоссе и далее до Матвеевского шоссе.

Сформированы и другие медиативные пространства — входы в исторический центр города. Построенная в конце XIX — начале XX в., эта часть города представляет собой замкнутую градостроительную форму, образованную пятью поперечными реке улицами и восемнадцатью мелкими продольными улицами. Она выделяется из общей городской ткани своей регулярной и плотной мелкомасштабной структурой. Исторический центр города имеет и торгово-развлекательные функции, что обеспечивает постоянный поток посетителей. Существует ряд сложившихся транспортных и пешеходных путей, ведущих в центральную часть города: из северной части города въезд осуществляется по ул. Калинина и по ул. Серышева, из южной — также по ул. Калинина, по ул. Запарина и по ул. Волочаевской. Эти медиативные пространства не выделены композиционно, однако можно отметить в этих точках изменение масштаба и характера пространства. Парадные медиативные пространства в центральную часть города — площади им. Ленина и Комсомольская. Этот статус им придает месторасположение на главной улице пространственного комплекса исторического центра — ул. Муравьева-Амурского. Площадь им. Ленина является транспортно-пешеходным узлом и социально значимым пространством. Также важна как медиативное пространство Комсомольская площадь, фиксирующая центральную улицу со стороны реки.

Выводы

Общей проблемой медиативных пространств Хабаровска является то, что изначально во многих случаях отсутствовал целостный подход к формированию территории, не учитывалась специфика данного пространства. Зачастую функциональная роль и ландшафтные особенности местности играют большую роль в формировании медиативного пространства, чем архитектурные сооружения. Так, внешние въезды обладают отчетливой функцией транзита, но не нагружены какими-либо дополнительными функциями. В некоторых случаях отмечается размытость границы между антропогенным и природным пространством. Можно сказать, что ни одно входное пространство не обладает законченной композицией. Недостаточно культурных знаков, пространственных ориентиров. Городу присущ феномен центричного прочтения — посетитель воспринимает городское пространство, только оказавшись в центре. Во многих местах необходима реконструкция среды, формирование медиативных пространств архитектурными и градостроительными средствами.