

ИСТОРИЯ АЛМАТИНСКОГО АРБАТА – ПЕРВОЙ ПЕШЕХОДНОЙ УЛИЦЫ В КАЗАХСТАНЕ

Текенова Надежда Айтказыевна

аспирант кафедры архитектуры.

Научный руководитель: доктор архитектуры, профессор Д.Д.Омуралиев.
Кыргызский государственный университет строительства, транспорта и архитектуры;

Руководитель мастерской научных исследований и разработок.

ТОО Научно-исследовательский институт «Алматыгенплан»

Казахстан, Алматы, e-mail: kumanja@mail.ru,

УДК: 711.1

ББК: 85.113

DOI: 10.47055/1990-4126-2020-2(70)-8

Аннотация

В 1988 г. была организована первая пешеходная улица в столице Казахстана Алма-Ате на проспекте Жибек Жолы (казах. – «шелковый путь»). Архивные материалы проекта утрачены в девяностые годы XX в. Об истории создания пешеходной зоны Жибек Жолы мало что известно, материал собирался по крупицам у авторов проекта, из периодической печати того времени.

В статье проводится анализ идеи проекта алматинского Арбата: как проводилось проектирование, что было реализовано, а что не удалось воплотить в жизнь и по каким причинам.

Ключевые слова:

общегородской конкурс, архитектурно-планировочное решение, «Казгипрокоммунстрой»

Введение

В конце 60-х – начале 70-х гг. XX столетия в связи с возросшей урбанизацией, появился интерес в организации пешеходных улиц. Во многих городах мира стали формироваться пешеходные улицы и зоны. В 1966 г. подверглась реконструкции центральная часть Мюнхена, где через пять лет была создана пешеходная зона площадью 20 га (вся территория центральной части города составляет 140 га). Пешеходная улица стала связывать две самые оживленные городские площади. Вместе с боковыми улицами протяженность системы пешеходных путей достигла 2,6 км. В настоящее время в Германии около 400 пешеходных зон. В 1972 г. была открыта первая пешеходная улица во Франции (в Руане), в 1982 г. они были в 266 городах страны [1].

Первопроходцами на бывшем советском пространстве в организации пешеходных улиц были республики Прибалтики. Первой пешеходной улицей стал Шяуляйский бульвар, обустроенный в 1975 г. в Шяуляе (Литовская ССР). Бульвар длиной 1,28 км был частью пятикилометровой улицы. Второй пешеходной улицей стала аллея Лайсвес в Каунасе, длиной 1,621 км. Прежнее название аллеи – Николаевский проспект. Проектирование пешеходной аллеи Лайсвес было начато в 1973 г., а с 1975 по 1982 г. проведена поэтапная реконструкция. Транспорт был вынесен на две параллельные улицы с односторонним движением.

Главная пешеходная улица Советского Союза – знаменитый московский Арбат. Проект превращения Арбата в пешеходную зону был разработан и реализован в 1974–1986 гг. Строительные работы начались в 1982 г., реконструкция Арбата завершилась в 1986 г. Длина пешеходной части улицы составила 1 км.

Успех организации общественной зоны московского Арбата дал импульс для создания пешеходных зон по всей стране. В пятерку первых созданных пешеходных улиц в СССР вошла

в 1989 г. пешеходная зона в столице Казахской ССР – проспект Жибек Жолы, это бывшая ул. Горького (до 1936 г. – ул. Торговая).

На ул. Горького были размещены главные общегородские торговые объекты города: ЦУМ (ныне Торговый дом «Зангар»), городской «Универсам», Дом тканей «Кызыл-Тан» (в прошлом Торговый дом памятник деревянного зодчества, взят под охрану государством). В советское время на улице располагались специализированные магазины: «Голубой экран», «Объектив» и «Сулу». Там же находится Центральный колхозный рынок (Зеленый базар), огромный комплекс дома быта «Асем», шоколадная фабрика «Рахат» с ее фирменными магазинами. На первых этажах многоэтажных жилых домов расположены средние и мелкие торговые и общепитовские точки.

В восьмидесятые годы прошлого столетия здесь было всегда многолюдно, много машин, по улице проходило сорок два маршрута общественного транспорта [3], в том числе три популярных маршрута троллейбуса (рис. 1).

В ЦУМ, Универсам и Зеленый базар жители Алма-Аты стремились со всех районов города. Гости столицы тоже посещали эти главные торговые объекты. Тротуары на ул. Горького были неширокие, и перестали справляться с возрастающим пешеходным потоком. Выбор однозначно пал на ул. Горького, было решено превратить ее в пешеходную зону – место не только для посещения торговых объектов, но и для общения людей, выставок уличных художников и выступлений музыкантов.

Несмотря на то, что пешеходная улица является знаковой для города, найти материалы о ее проектировании и строительстве оказалось крайне сложно.

Архивных источников и проектных решений первой пешеходной улицы в Казахстане не сохранилось. Архивы многих проектных институтов в 90-е гг. уничтожены в связи с их реорганизацией и закрытием.

В 1988 г. был проведен общегородской конкурс на проектирование пешеходной улицы Горького с участием шести ведущих алмаатинских проектных институтов [3].

После шести туров конкурса были подведены итоги и отмечены работы четырех институтов. По результатам конкурса вышли рекомендация межведомственного архитектурного художе-



а



б



в



г

Рис. 1. Ул. Горького до реконструкции, 1980-е гг.: а, б – здание ЦУМа (ныне ТД Зангар), в – Кызыл Тан, г – Зеленый базар [2]

ственного совета и принято решение горисполкома об определении генерального проектировщика. Победителем стал институт «Казгипрокоммунстрой», главным архитектором проекта (далее ГАП) назначен Александр Абрамович Крутов. Субподрядными организациями выступили институты, занявшие 2-е и 3-е места – «Алмаатагипрогор» и «Казгипроторг» [3].

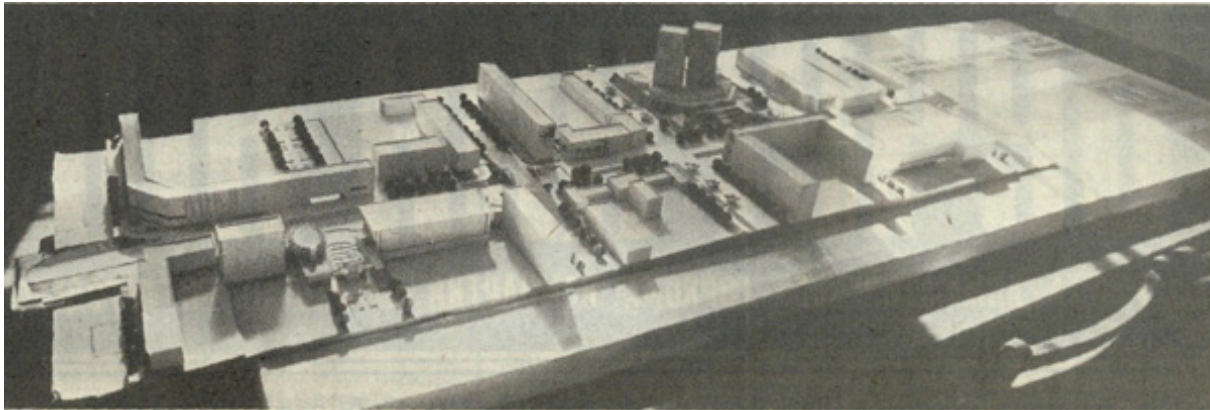


Рис. 2. Макет проекта 1-й очереди пешеходной зоны Жибек Жолы (ул. Горького), 1988 [3]

По проекту предлагалось создание пешеходной зоны протяженностью 1,38 км от ЦУМа до Зеленого базара. Была идея продлить пешеходную часть улицы дальше до Парка культуры и отдыха, что составило бы 2,1 км (рис. 3).

Сама идея очень хорошая – завершить пешеходную зону общегородским парком, учмиывая, что транспорт идет до парка как раз по параллельным улицам Макатаева и Гоголя. Но это предложение не было реализовано.

В проекте была выделен 1-й этап реконструкции – от Коммунистического проспекта (ныне пр. Аблай Хана) до ул. Тулебаева протяженностью 540 м (рис. 2).

Реализован же был проект пешеходной улицы Жибек Жолы до ул. К.Маркса (ныне ул. Кунаева) – 670 м. Участок от ул. Кунаева до Калдаякова остался транспортным, на этом участке сейчас организовано одностороннее движение в западном направлении (рис. 3).

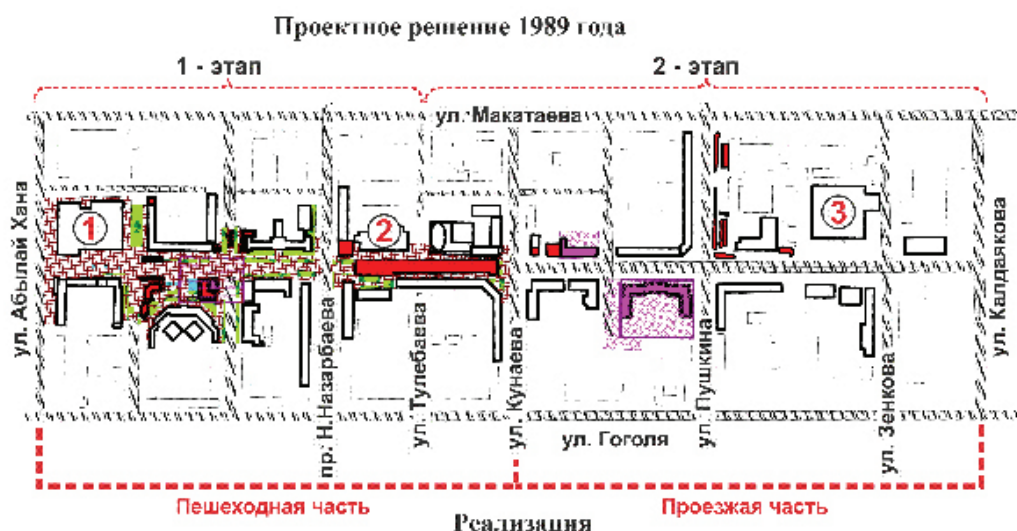


Рис. 3. Проектное решение 1989 г. и реализация. Основные общегородские торговые объекты. Схема. Автор Н.А. Текенова
1. ЦУМ, 2. Городской универмаг, 3. Колхозный рынок (Зеленый базар) Расстояние от ЦУМА до Зеленого базара 1,2 км

Если сравнивать сроки проектирования и реализации проектов первых пешеходных улиц в Прибалтике и России, то очевидно, что при проектировании в Алма-Ате сроки были сжаты – за один год проведен конкурс и сразу же началась подготовка эскиза и рабочей документации. В то время Председатель правления Союза архитекторов Казахстана Т. Ералиев высказал свое мнение по этому поводу в интервью газете «Вечерняя Алма-Ата». «Видите ли, наша общая беда – это большая спешка. Загорелись какой-то идеей – быстро хотим ее увидеть, а значит, идет гонка: Ну, получим мы пешеходную улицу, а с эстетической точки зрения поймем, что ее надо еще доводить, как говорится, до ума» [5].

- Разработка архитектурно-планировочного решения с эстетической стороны – первая пешеходная улица в Казахстане должна была улучшить облик в то время еще столичного города. Стояла задача сделать проект и его реализацию не хуже московского Арбата.
- Сохранение исторического наследия • Решение транспортного движения
- Решение благоустройства и озеленения, арычной и инженерной системы [3].

Улица Горького – историческая, торговая, при разработке концепции пешеходной зоны основной акцент сделан на торговлю с историческим подтекстом – шелковый путь (Жибек Жолы) с элементами благоустройства и малых архитектурных форм – круглыми в плане небольшими фонтанами, скульптурами. Были разработаны и другие малые формы: ограды через путепроводы с фонарями, фонари освещения, скамейки, цветочные клумбы.

Поскольку с ул. Горького был убран общественный и автомобильный транспорт, то ее восприятие надо было рассматривать уже в другом масштабе, с точки зрения пешехода. В проекте предлагалась реконструкция фасадов с использованием обычных традиционных материалов, но высококачественных и долговечных – гранита различных фактур, ракушечника, мрамора, керамических плиток [4]. Также было решено первые этажи домов использовать в новом качестве: под торговлю, кафе и бытовое обслуживание.

При обсуждении проекта звучала критика об отсутствии четкой концепции будущей пешеходной зоны, разработанного художественного сценария с привлечением дизайнеров, художников, писателей, учитывающего историю улицы, национальный колорит.

Улица Горького находится в историческом ядре города, в зону пешеходной реконструкции 1-го этапа попал один памятник архитектуры и истории начала XX в. – бывший дом С.А. Сейдалина – аксакала города Верного (ныне здание принадлежит Международному фонду Д.А. Кунаева, в нем находится ресторан). Дом С.А. Сейдалина в его первоначальном виде как памятник истории и градостроительства начала XX в. внес исторический колорит на фоне современных зданий при формировании пешеходной улицы.

Уже после того как улица стала пешеходной, с приходом частной собственности в 2000-е гг., несмотря на то, что этот памятник охраняется с 1982 г. и у него есть охранный зона, он достраивался, была сделана 2-этажная пристройка из металла и кирпича, по объему превышающая само здание. Архитектурный вид пристройки далек от исторического облика памятника архитектуры, в облицовке использована плитка, окна – из металлопластика, здание громоздкое. Аутентичность архитектуры дома аксакала города Верного С.А. Сейдалина сохранить не удалось (рис. 4).

Несмотря на то, что памятник архитектуры деревянного зодчества республиканского значения дом купца И. Габдувалиева (ныне дом тканей Кызыл Тан) 1912 г. постройки не вошел в 1-й этап формирования пешеходной зоны, это здание хорошо сохранилось и является достопримечательностью всего города (рис. 1). Хотя и к нему в 1993 г. с восточной стороны умудрились сделать пристройку (рис. 5).



Рис. 4. Пешеходный проспект Жибек Жолы, фонтаны рядом со зданием Фонда Д.А. Кунаева. Пристройка к памятнику архитектуры дому С.А. Сейдалина. Фото 1989 г. [2]

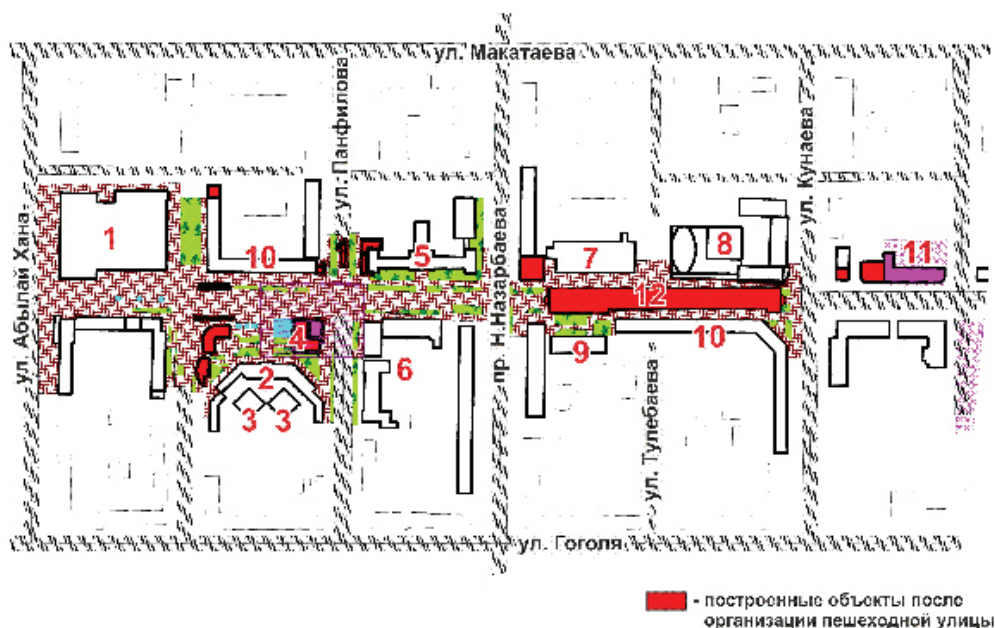


Рис. 5. Схема пешеходной части пр. Жибек Жолы. Автор Н.А. Текенова:

1. Торговый дом «Зангар»
2. «Казахтелеком» (Центральный переговорный пункт)
3. 18-этажный жилой дом – высотный акцент 1984 г. постройки
4. Жилой дом – бывший дом аксакала г. Верного С.А. Сейдалина, ныне здание Международного Фонда Д.А. Кунаева, памятник истории и градостроительства начала XX в. Сейчас здесь находится ресторан, который был построен в 2000–2012 гг.
5. ГУ «Казахстанско-российская гимназия № 54 имени И.В. Панфилова» 1938 г. постройки
6. Павильоны № 1–3 АО Казахтелеком 1961 г. постройки
7. Городской универсам 1978 г. постройки
8. Академия дизайна и технологии «Сымбат» 1984 г. постройки
9. Административное здание (ранее проектный институт Легпроект), на первом этаже расположен ювелирный салон.
10. Многоэтажный жилой дом с объектами обслуживания на 1-м этаже
11. Памятник архитектуры деревянного зодчества еспубликанского значения дом купца И. Габдувалиева (ныне дом тка-ней Кызыл Тан) 1912 г. постройки.
12. Торговый дом Пассаж -Silk Way 2001 г. постройки.

* Объекты, возведенные после организации пешеходной улицы в период появления частной собственности выделе-ны красным цветом.

Улица Горького до реконструкции была очень оживленная в транспортном отношении, 42 маршрута общественного транспорта соединяли периферийные районы с центром, с главными торговыми точками города – ЦУМом, Универсамом, Зеленым базаром.

Один из важных вопросов при проектировании пешеходной зоны – перенос транспортного движения. При обсчете и решении транспортных схем генеральные проектировщики пред-ложили перенести весь транспорт с улицы Горького на параллельные прилегающие улицы Го-голя и Пастера (ныне ул. Макатаева) и закрыть примыкающую ул. Панфилова. На этих улицах были организованы парковки для личных автомобилей.

Улицу Горького пересекают транспортные магистрали – ул. Фурманова (ныне пр. Назарбаева), ул. Карла Маркса (ныне ул. Кунаева) и ул. Пушкина. На транспортной развязке на пересечении ул. Горького и ул. Фурманова с учетом сложности подземных инженерных коммуникаций был выбран самый экономичный вариант: предложено заглубить пешеходную зону и немного поднять транспортный мост с улицей Фурманова, обустроить подъезды [3].

Была реконструирована без переноса арычная сеть, предусмотрены пропуски ливневых вод в продольном и поперечном направлениях для исключения нарушения активной жизни на торговой пешеходной улице.

При проектировании и обустройстве пр. Жибек Жолы максимально сохранялись зеленые насаждения. Согласно акту комиссии «Дорзеленстроя» были убраны только старые, аварийные деревья, а на их месте высажены крупноразмерные, что придало пешеходной улице новый облик.

На основе анализа пешеходной зоны Жибек Жолы можно отметить удовлетворительное архитектурно-планировочное решение, творческую работу с пластикой земли за счет перепада рельефа в поперечном профиле, удачное решение транспортно-пешеходных развязок, внедрение малых архитектурных форм. Создание торгово-пешеходной улицы продолжило исторические традиции, значительно обогатило городскую среду, облик города.

Авторы проекта преобразования ул. Горького в пешеходную зону предлагали множество идей, которые, к сожалению, не были реализованы. Была интересная идея весь квартал вокруг магазина «Кызыл-Тан» сделать центром досуга с подземным кинотеатром. .

Но вместе с тем имеются замечания и предложения: отсутствие в работе четкого функционального зонирования, выделения тематических зон. Необходимо было учесть специфику южного города, каким является Алма-Ата, создание крытых пространств, теневых навесов значительно обогатило бы городскую среду, создало комфортные условия летом и возможность использования их в холодный период для проведения ярмарок, торжественных мероприятий [3].

Появление частной собственности в начале 90-х гг. появляло на алматинский Арбат – были построены новые кафе, рестораны, магазины, летние площадки, пристройки, которые оживили торговлю, но внесли хаотичность, некоторые объекты перекрыли подъезды, подходы к пешеходной улице (рис. 5).

В 2001 г. был построен Торговый дом Silk Way – 2-этажный пассаж длиной почти в 2 квартала (220 м) и шириной более 20 м, который перегородил пешеходную зону Жибек Жолы. Здание втиснули в улицу, нарушив все строительные нормы и правила (рис. 5, 6). Расстояние между восьмиэтажным жилым домом и торговым центром составляет всего от 8,5 до 9,5 м. После строительства торгового центра окна квартир жилого дома с первого по четвертый этаж вместо солнечной инсоляции и проветриваемости «уткнулись» в пожароопасный алюкобонд.

В 1988 г. предлагалось пассажное прозрачное перекрытие отдельных частей наиболее активных участков улицы для отдыха и развлечений в жаркие дни и в период неблагоприятных погодных условий. Если была бы принята эта идея, то это была бы улица, а не громоздкое здание, названное пассажем.

Реализовать второй этап формирования пешеходной зоны на пр. Жибек Жолы до Зеленого базара, а затем и до парка отдыха не удалось. При реконструкции 2017 г. вопрос о сносе или хотя бы преобразовании этого торгового дома не стоял – просто ограничились заменой брусчатки, обновили озеленение и благоустройство, малые архитектурные формы (рис. 6). Пешеходная зона стала эстетически более привлекательной, но в планировочном плане ничего не изменилось – пассаж перегородил улицу и тем самым остановил ее развитие (рис. 7). Такова оказалась судьба алмаатинского Арбата.



Рис. 6. Пешеходная зона Жибек Жолы после реконструкции 2017 г. Фото Н.А. Текеновой



Рис. 7. Пассаж «Silk Way» со стороны пешеходной зоны и с ул. Кунаева после реконструкции 2017 г. Фото Н.А. Текеновой

Если за организацию первых пешеходных улиц в Прибалтике и России авторы проектов получили звания и престижные премии, то, к сожалению, у нас мало кто знает историю создания алматинского Арбата и его авторов.

Тот факт, что Алма-Ата вошла в пятерку городов бывшего Союза, где были организованы пешеходные зоны, говорит о высоком уровне профессионализма местных архитекторов, градостроителей и дизайнеров. Впервые при проектировании было проведено общественное обсуждение проекта среди профессионалов, журналистов, общественников и жителей, высказано много предложений и замечаний. Проспект Жибек Жолы, или алмаатинский Арбат, навсегда вошел в историю города как объект особой притягательности для жителей и гостей тогдашней столицы. Сегодня невозможно представить наш город без этой пешеходной улицы.

Библиография

1. Горохов, В.А. Пешеходные улицы / В.А. Горохов [Электронный ресурс] // TOTALARCH Зеленое строительство. Пешеходные улицы – URL: <http://landscape.totalarch.com/node/35>
2. Фото старой Алматы. [Электронный ресурс] / Алматы, 2018. //Блог А. Переверзева – URL: <https://ilovealmaty.kz/istorija-goroda/staraya-alma-ata.html>
3. Арбат в Алма-Ате: проекты, планы, суждения // Вечерняя Алма-Ата. – 20.08.1988
4. А где душа истории? // Вечерняя Алма-Ата. – 05. 09.1988
5. С творческих позиций: Интервью председателя правления Союза архитекторов Казахстана Т. Ералиева // Вечерняя Алма-Ата. – 20. 08.1988

Дата поступления: 19.02.2020

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»).
4.0 Всемирная



HISTORY OF ALMATY'S FIRST PEDESTRIAN STREET IN KAZAKHSTAN

Tekenova Nadezhda A.

Doctoral student, Department of Architecture
Kyrgyz State University of Construction, Transport and Architecture
Research supervisor: Professor D.D. Omuraliev, Doctor of Architecture.
Kyrgyz State University of Construction, Transport and Architecture;
Head of the Research and Development Studio.
Almatygenplan Research and Design Institute
Kyrgyzstan, Almaty, e-mail: kumanja@mail.ru

UDK: 711.1
BBK: 85.113

DOI: 10.47055/1990-4126-2020-2(70)-8

Abstract

In 1988, the first pedestrian street (Zhibek Zholy Avenue or Silk Road in Kazakh) was laid out in Almaty, the capital of Kazakhstan. The archival materials of the project were lost in the 1990s, and now little is known about the history of the Zhibek Zholy pedestrian zone. The material for this study was collected bit by bit from the authors of the project and from the periodicals of that time.

The article presents for the first time an analysis of the design intent for Almaty's pedestrian street, considers how the design was developed, what was then implemented and was not and why.

The study is intended, first of all, for architects, designers, and engineers to promote a deeper and more meaningful understanding of the design and reconstruction of the pedestrian zones in Almaty. Residents also need to know the history of their city.

Keywords:

citywide competition, architectural and planning solution, Almaty's 'Arbat', Kazgiprokommunstroy, project implementation

References

1. Gorokhov, V.A. Pedestrian streets [Online]. TOTALARCH Green Construction. Pedestrian Streets. Available from: <http://landscape.totalarch.com/node/35> (in Russian)
2. Photo of old Almaty. Almaty 2018 [Online]. Blog of A. Pereverzev. Available from: <https://ilovealmaty.kz/istorija-goroda/staraya-alma-ata.html> (in Russian)
3. «Arbat» in Almaty: projects, plans, opinions. Vechernyaya Alma-Ata, 20.08.1988. (in Russian)
4. «Where is the Soul of History?». Vechernyaya Alma-Ata, 05.09.1988 (in Russian)
5. «From the perspective of creative work». Interview with T.Yeraliyev, Chairman of the Board of the Union of Architects of Kazakhstan. Vechernyaya Alma-Ata, 20.08.1988 (in Russian)