

УДК 725.34+719

Е. А. ГАЙВОРОНСКИЙ, С. А. БОРОЗНОВ, Е. И. ВОРОБЬЁВ
ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры»**ПРОБЛЕМА АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
РЕКОНСТРУКЦИИ И РЕСТАВРАЦИИ ИСТОРИЧЕСКИХ ОБЪЕКТОВ
ТРАНСПОРТНОГО НАЗНАЧЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ДОНБАССА**

Аннотация. Статья посвящена постановке проблемы архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения на территории Донбасса. Рассматриваются вопросы актуальности исследования данной проблемы, включая недостаточную её теоретическую изученность и практическую проработанность, несовершенство нормативно-методической базы по данному направлению в сфере охраны культурного наследия, а также необходимость обобщения, анализа международной практики в отношении реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения, а также выявления и адаптации положительных тенденций в данном направлении к специфическим условиям Донбасса. Приведены наиболее удачные примеры из этой практики, а также существующие примеры исторических объектов транспортного назначения на территории Донбасса, дана оценка их историко-культурного потенциала и направления его использования в современных условиях. Сформулирована научная программа исследования, включая цель, задачи, методику, предполагаемые результаты, их новизну и научно-практическое значение.

Ключевые слова: архитектурно-градостроительная реконструкция, Донбасс, Донецкая Народная Республика, исторические объекты транспортного назначения, реконструкция, реставрация.

ФОРМУЛИРОВКА ПРОБЛЕМЫ

На сегодняшний день на государственном учёте в Донецкой Народной Республике находится 2 331 памятник: 1 470 объектов археологии, 827 – истории и культуры, 34 – архитектуры, в т. ч. один объект транспортного назначения¹ [3]. Значительное количество ценных исторических объектов, о наличии которых известно, на сегодняшний день не учтено и не исследовано. Сложившаяся ситуация нуждается в исправлении, так как данные объекты обладают значительным историко-культурным потенциалом в части пополнения государственного реестра ОКН, в том числе с учётом решения задач социально-экономического развития территории региона.

Проблема сохранения идентичности является ключевой в концепции устойчивого развития как отдельно взятых регионов, так и страны в целом². Важность и актуальность охраны культурного и исторического наследия «как ресурса развития: его роли в формировании идентичности, в поддержании мира и стабильности, в сохранении культурного многообразия» подчеркивается и в международных документах в сфере сохранения и управления городами и урбанизированными территориями³.

¹ Согласно ДБН В.2.3-14:2006 «Сооружения транспорта. Мосты и трубы. Правила проектирования» к объектам транспортного назначения, рассматриваемых с позиций их архитектурного решения, относятся, главным образом, мосты различной типологии (автомобильные, железнодорожные, пешеходные, метрополитена, совмещённые).

² Черкасова, Е. Т. Этапы формирования историко-культурного потенциала исторических городов Луганской области / Е. Т. Черкасова. – Текст : непосредственный // Досвід та перспективи розвитку міст України. – 2014. – № 27. – С. 137–150.

³ Принципы Валлетты по сохранению и управлению историческими городами и урбанизированными территориями = [The Valletta Principles for the Safeguarding and Management of Historic Cities, Towns and Urban Areas] : Приняты 17-й Генеральной Ассамблеей ИКОМОС 28 ноября 2011 г. – 12 с. – URL: https://www.icomos.org/charters/RUSS_Valletta_principles.pdf (дата обращения: 07.03.2022).

© Е. А. Гайворонский, С. А. Борознов, Е. И. Воробьёв, 2022

Охрана культурного наследия напрямую связана с вопросами совершенствования организационных, экономических и правовых механизмов сохранения и использования исторических объектов, в том числе в современных постоянно изменяющихся условиях.

Роль государства в сфере учёта и охраны культурного наследия заключается в создании, регулировании и развитии системы правовых, финансовых и организационных мер, которые направлены на охрану, реставрацию, консервацию памятников, а также обеспечение их общественной доступности [3].

Особое место среди них занимают объекты культурного наследия (ОКН) транспортного назначения, в силу которого они имеют ещё и важное градостроительное и стратегическое значение. Наиболее ярким примером таких объектов является «Архитектурный комплекс моста через реку Кальмиус по пр. Ильича в г. Донецке» (1951–1954 гг.)⁴ [6]. При этом, в отличие от других типов исторических объектов, к данной категории ОКН предъявляются особые требования: по безопасности, производственно-эксплуатационные, по конструктивной динамической устойчивости. Выполнение современных требований в этой части неизбежно вступают в противоречие с общими требованиями в сфере охраны ОКН (рис. 1), что требует поиска компромиссных архитектурных и конструктивных решений.

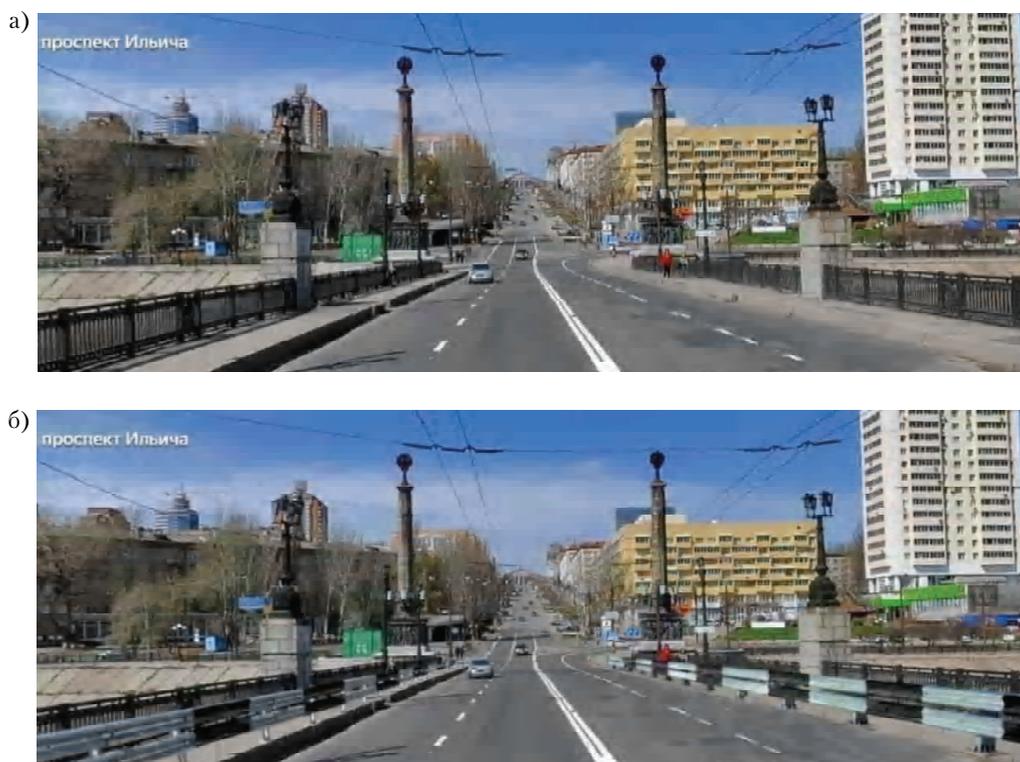


Рисунок 1 – Объект культурного наследия «Архитектурный комплекс моста через р. Кальмиус по пр. Ильича в г. Донецке»: выполнение современного требования по установке стандартного металлического барьерного ограждения между пешеходным тротуаром и дорожным полотном: а) существующий внешний вид моста; б) ограничение восприятия внутреннего пространства моста и ухудшение его архитектурно-художественных качеств при установке современного барьерного ограждения согласно требованиям ГАИ⁵.

⁴ Памятник архитектуры местного значения (охранный № 14-Дц : решение исполнительного комитета Донецкого областного совета народных депутатов № 622 от 28.12.1983 г.) в Списке памятников архитектуры и градостроительства, взятых на учёт до 2014 г. // Администрация города Донецка : [сайт]. – URL: <http://gorod-donetsk.com/drugie-dokumenty/16882-spisok-pamyatnikov-arkhitektury-i-gradostroitelstva-goroda-donetska-vzyatykh-na-gosudarstvennyj-uchet-do-2014-goda> (дата обращения: 24.03.2022 г.).

⁵ По материалам протокольных междисциплинарных совещаний в Администрации г. Донецка по обсуждению хода выполнения проекта «Разработка проектной документации по объекту: Капитальный ремонт моста через реку Кальмиус по проспекту Ильича, г. Донецк», включая раздел «Проектная документация на строительство (научно-проектные работы). Проведение работ по сохранению (капитальный ремонт, ремонт, реставрация, приспособления для современного использования) объекта культурного наследия местного значения «Архитектурный комплекс моста через реку Кальмиус», расположенного по адресу: г. Донецк, пр. Ильича».

Существующий сегодня общий подход к решению проблемы охраны культурного наследия предполагает реализацию комплекса мер, направленных на защиту, сохранение и использование объектов, обладающих культурной и исторической ценностью. Однако каждое из этих направлений страдает определенной обособленностью действий в технологическом, архитектурно-градостроительном отношении, по времени и последовательности реализации. В условиях Донбасса отсутствуют примеры реализации всего памятникоохранного комплекса мер в отношении каких-либо конкретных ОКН, включая объекты транспортного назначения. Реставрация ОКН подменяется их капитальным ремонтом и реконструкцией с полным или частичным нарушением аутентичности. Одна из самых распространённых причин этого – аргументация в отношении недостаточной историко-архитектурной ценности имеющихся ОКН в регионе, тем более других исторических объектов, следствием чего становится ограниченное финансирование необходимых охранных мероприятий. В процессе эксплуатации таких объектов происходит постепенная утрата их предмета охраны, что приводит к потере исторической ценности этих объектов и к их дальнейшему разрушению.

Положение усугубляется современными не вполне благоприятными геополитическими и социально-экономическими условиями в регионе, в результате чего решается вопрос о снижении стоимости выполнения проектно-сметной документации (и соответственно планируемых строительно-монтажных работ) по сохранению исторических и ОКН, в том числе и за счёт попыток обоснованного сокращения нормативно регламентированного состава проектно-изыскательских работ (исключение проведения лабораторно-технологических исследований, стадии и «эскизный проект» и т. д.).

Как правило, реализация необходимого комплекса мер по сохранению исторических объектов, включая ОКН, растянута по времени. При этом неизбежно происходит моральное устаревание ранее полученных результатов и этапов.

В этом процессе исторические объекты транспортного назначения находятся на особом положении. Учитывая стратегическое градостроительное значение этих объектов, все мероприятия по их сохранению применяются комплексно с гарантированной перспективой реализации в максимально возможные сжатые сроки. Примером может служить ОКН «Архитектурный комплекс моста через реку Кальмиус по пр. Ильича в г. Донецке».

В противовес сложившемуся положению в сфере сохранения культурного наследия на территории Донбасса необходима разработка общей стратегии алгоритма современной архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации всего культурного наследия региона, применимых в отношении каждого из объектов, интегрально, системно и комплексно охватывающего все стороны и уровни этого процесса. Таким образом, в современных условиях на территории Донецкой Народной Республики потребовалась разработка нового подхода к решению проблемы охраны и использования исторических объектов (ОКН). Предпосылками для этого должно стать влияние современных факторов и необходимость учёта исторически сложившихся региональных особенностей, а также появление в XXI в. новых тенденций в международной практике в сфере охраны культурного наследия. К последним можно отнести переход от охраны только выдающихся памятников к охране рядовой исторической застройки и от охраны только памятников старины к охране современных памятников XX в., а также рост исторического самосознания населения и его стремления участвовать в сохранении культурного наследия, в том числе путём интеграции наследия в повседневную жизнь города и превращения его в неотъемлемую и обязательную её часть⁶.

При разработке принципов и приёмов реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения необходимо исследование, анализ и учёт влияния региональных предпосылок и факторов. Одной из таких предпосылок является необходимость учёта мероприятий по компенсации неблагоприятного влияния шахтных выработок⁷. Так, основным фактором деформирования конструкций автомобильного моста через реку Кальмиус по проспекту Ильича в г. Донецке явилось влияние очистных выработок шахты им. М. Горького, которые велись в 1966–2001 гг. В результате на сегодняшний день опорные части главных балок пролётного строения моста находятся в непригодном для нормальной эксплуатации состоянии. Состояние монолитной железобетонной плиты тротуаров оценено как аварийное. Но вместе с тем мост может эксплуатироваться в ограниченном

⁶ Towards a high-quality Baukultur for Europe // Declaration Conference of Ministers of Culture 22–23 January 2018 Davos. – Switzerland : [s. n.], 2018. – 5 p.

⁷ Выводы Республиканского академического научно-исследовательского и проектно-конструкторского института горной геологии, геомеханики, геофизики и маркшейдерского дела (РАНИМИ).

режиме, требует специального контроля за его состоянием и требуется капитальный ремонт, включая восстановительный ремонт проезжей части моста, опорных частей главных балок пролетного строения моста, усиление опор и восстановление защитного слоя конструкций и др.

В международной практике имеются удачные примеры современной архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения. При этом необходимы обобщение и анализ этого опыта с позиции адаптации к современным региональным условиям Донбасса.

СВЯЗЬ ИССЛЕДОВАНИЯ С ВАЖНЫМИ НАУЧНЫМИ ИЛИ ПРАКТИЧЕСКИМИ ЗАДАНИЯМИ

Решение проблемы архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения отвечает содержанию нормативно-методических документов: Конвенция об охране всемирного культурного и природного наследия⁸; Закон ДНР «О культуре» № 98-ИНС от 25.12.2015 г.; Указ Главы ДНР № 229 26.07.2019 г. «Об утверждении Временного порядка выдачи разрешений на проведение работ по сохранению объектов (памятников) культурного наследия, на их территориях и в зонах их охраны»; Приказ Главы ДНР №№324-ОД 10.08.2020 г. «Об утверждении Методических рекомендаций «О порядке разработки историко-архитектурной справки на объект культурного наследия (объект градостроительства и архитектуры)»; Приказ Главы ДНР №№244-ОД 03.06.2020 г. «Об утверждении Методических рекомендаций «Об определении предмета охраны объектов истории и монументального искусства как объектов культурного наследия» и др.; Государственные программы Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Донецкой Народной Республики («Программа развития жилищно-гражданского строительства на территории Донецкой Народной Республики на период 2018–2023 годы», «Генеральная схема развития территории Донецкой Народной Республики» и др.). Исследование заявленной проблемы осуществляется в рамках приоритетных научных направлений кафедры «Градостроительство и ландшафтная архитектура» ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры» и связана с выполнением госбюджетной научно-исследовательской темы: К-2-03-19 «Архитектурно-градостроительная деятельность, градостроительство, ландшафтная и садово-парковая архитектура, реконструкция и реставрация объектов архитектурно-градостроительного наследия в городах Донецкой Народной Республики» (2019–2024 гг.).

Исследование заявленной в данной статье научной проблемы связано с практической деятельностью и планами ведущих региональных учреждений: Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства и Министерство культуры Донецкой Народной Республики; Государственное унитарное предприятие Донецкой Народной Республики «Научно-исследовательский и проектный институт промышленного строительства "Донецкий ПромстройНИИпроект"»; Государственное унитарное предприятие Донецкой Народной Республики «Донецкий региональный проектный институт "ДОНЕЦКПРОЕКТ"» (ГУП ДНР «ДРПИ "ДОНЕЦКПРОЕКТ"»); Государственное предприятие «Донецкий проектно-изыскательский институт железнодорожного транспорта "ДОНЖЕЛДОРПРОЕКТ"»; коммунальное предприятие «Управление генерального плана г. Донецка», Управления архитектуры и градостроительства администраций городов Донецка, Макеевки, а также специализированного учреждения – Республиканского академического научно-исследовательского и проектно-конструкторского института горной геологии, геомеханики, геофизики и маркшейдерского дела (РАНИМИ).

АНАЛИЗ ПОСЛЕДНИХ ИССЛЕДОВАНИЙ И ПУБЛИКАЦИЙ

Данная статья является логическим продолжением публикаций авторов, касающихся заявленной темы, включая в основном общин вопросы: информацию о проектировщиках исторических объектов, в том числе и исторических объектов транспортного назначения [2]; актуальные вопросы нормативного правового регулирования регенерации традиционной городской среды в контексте охраны исторических объектов [1]; общую концепцию охраны исторических объектов на территории Донецкой Народной Республики [3], включая архитектурную интеграцию исторических зданий, сооружений, их комплексов в современных условиях⁹; а также новый подход – метод современной

⁸ Принята 16.11.1972 г. Генеральной конференцией ООН по вопросам образования, науки и культуры.

архитектурно-градостроительной реинтеграции в сфере сохранения исторических объектов на территории Донбасса с учётом региональных особенностей¹⁰; значение для возрождения Донбасса сохранения архитектурного культурного наследия региона¹¹, особенности определения ценности и сохранности памятников архитектуры и истории в Донбассе¹².

Теоретической базой исследования заявленной проблемы являются научные труды и работы специалистов по таким направлениям как: охрана культурного наследия (Т. В. Вавилонская, А. Л. Гельфонд, З. С. Нагаева, В. Л. Хайт, С. О. Хан-Магомедов, Б. С. Черкес); общая теория и история архитектуры (А. В. Бунин, Н. Ф. Гуляницкий, И. А. Игнаткин, Т. Ф. Саваренская, О. А. Швидковский, З. Н. Яргина, В. Е. Ясиевич, С. М. Линда); общеметодологические исследования в памятникоохранной области (В. В. Вечерский, Ю. П. Волчок), включая развитие теоретических концепций реставрации памятников архитектуры (Е. В. Михайловский), а также поиск инновационных подходов в социокультурной идентификации и адаптации архитектурных и градостроительных объектов культурного наследия; форм адаптации памятников архитектуры к современному использованию, исследование региональных проблем и локальных стратегий исследования, сохранения, реабилитации и использования архитектурного и градостроительного наследия, в том числе в развитии современной архитектуры, градостроительства, включая нормативно-методическое, организационное, правовое обеспечение и архитектурно-реставрационное образование (К. Т. Черкасова). При этом, несмотря на ценность теорий и подходов, изложенных в трудах перечисленных учёных, они не учитывают специфику, имеющую место на территории Донбасса и в целом Донецкой Народной Республики в современных геополитических и социально-экономических условиях.

Отдельные вопросы истории архитектуры и сохранения объектов историко-архитектурного наследия в Донбассе освещаются в трудах В. Э. Алешина, Ю. С. Асеева, А. В. Вергелеса, А. В. Губанова, А. Л. Пешехонова, А. А. Полищука, Н. В. Польщиковой, С. И. Прудюса, С. О. Смоленской, В. И. Тимофеевко, М. А. Черныш, В. Е. Ясиевича, В. А. Яценко¹³ и др. При этом проблема архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения в трудах перечисленных авторов не рассматривались.

ЦЕЛИ

Статья посвящена постановке проблемы архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения на территории Донбасса. Для этого необходимо рассмотреть и проанализировать вопросы актуальности исследования заявленной проблемы и на этой основе разработать программу исследования, включая его цель, задачи, вопросы методической и методологической направленности, сформировать представление о прогнозируемых результатах исследования и их научно-теоретическом и практическом значении.

⁹ Борознов, С. А. Интеграция как средство объединения исторической и современной застройки / С. А. Борознов, Е. А. Гайворонский. – Текст : электронный // Строительство – формирование среды жизнедеятельности : сборник трудов XX Международной межвузовской научно-практической конференции студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых, Москва, 26–28 апреля 2017 г. / М-во образования и науки Рос. Федерации, Нац. исследоват. Моск. гос. строит. ун-т. – Москва : Изд-во Моск. гос. строит. ун-та, 2017. – С. 24–26. – URL: <http://mgsu.ru/resources/izdatelskaya-deyatelnost/izdaniya/izdaniya-otkrdostupa/> (дата обращения: 22.02.2022). – ISBN 978-5-7264-1660-1.

¹⁰ Gaivoronskiy, Yevgeniy A. Modern Architectural and Urban Planning Reintegration of Cultural Heritage Objects in the Donbass Cities / Yevgeniy A. Gaivoronskiy, Marina A. Chernysh, Sergey A. Boroznov // Lecture Notes in Civil Engineering (Switzerland). – ISSN 23662565, 23662557 (Scopus). – P. 5–9.

¹¹ Гайворонский, Е. А. Сохранение архитектурного культурного наследия региона: экологические проблемы, значение для возрождения Донбасса / Е. А. Гайворонский. – Текст : непосредственный // Экологическая ситуация в Донбассе: проблемы безопасности и рекультивации повреждённых территорий для их экономического возрождения : сборник докладов Международной научно-практической конференции, Донецк, 12–13 февраля 2016 г. – Москва, Донецк : Изд-во МНЭПУ, 2016. – С. 337–341.

¹² Гайворонский, Е. А. К вопросу о ценности и сохранности памятников архитектуры и истории в Донбассе / Е. А. Гайворонский, С. А. Борознов. – Текст : непосредственный // Вестник Донбасской национальной академии строительства и архитектуры. – 2008. – Выпуск 2008-6(74) Проблемы градостроительства и архитектуры. – С. 73–75.

¹³ Яценко, В. А. Планировочная реконструкция больших городов Донбасса, образованных в годы первых пятилеток : специальность 18.00.04 «Градостроительство, районная планировка, ландшафтная архитектура и планировка сельских населенных мест» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата архитектуры / Яценко Виктор Александрович. – Киев, 1989. – 21 с. – Текст : непосредственный.

ОСНОВНОЙ МАТЕРИАЛ

Гипотеза исследования заявленной проблемы основана на предположении, что особенности архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов, включая объекты транспортного назначения, в современных условиях Донбасса представляют собой комплекс специфических качеств, которые проявляются в процессе проведения исследования, разработки и реализации проектных решений (на всех уровнях архитектурно-градостроительной организации объектов) в результате системного (материально-функционально-информационного) взаимодействия с комплексом специфических региональных факторов, условий и предпосылок, в том числе и в контексте конкретного территориально ситуационного размещения объектов. Эти регионально обусловленные особенности архитектурно-градостроительной организации, реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения могут быть сформулированы в виде соответствующих принципов и приёмов.

Концепция современной архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения должна быть направлена на компенсацию недостатков существующей стратегии и тактики охраны культурного наследия. Эта концепция должна носить интегральный характер и охватывать все процессы (нормативно-законодательный, организационно-методический, научно-проектный, информационный, реализационный, финансово-инвестиционный, эксплуатационный) и уровни архитектурно-градостроительной организации объектов: решение генерального плана участка (с учётом его градостроительного положения) и его благоустройство, функционально-планировочную организацию, конструктивно-техническое, объёмно-пространственное и композиционно-стилевое художественное решение.

Учитывая вышесказанное, **цель исследования** направлена на решение важной научно-практической проблемы в сфере охраны культурного наследия Донецкой Народной Республики: выявление принципов и приёмов архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения в современных условиях Донецкой Народной Республики для использования в реальном архитектурном проектировании (в том числе при разработке научно-проектной документации по капитальному ремонту и сохранению объекта культурного наследия «Архитектурный комплекс моста через реку Кальмиус в г. Донецке»), при разработке и совершенствовании нормативно-методической базы, а также в системе подготовки архитектурных кадров для сферы охраны культурного наследия региона (реконструкции и реставрации архитектурно-градостроительного наследия).

В качестве **объекта исследования** следует принимать исторические объекты транспортного назначения – железнодорожные, автомобильные и пешеходные мосты. **Предметом исследования** являются принципы и приёмы архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации этих объектов, в том числе и являющихся памятниками архитектуры (ОКН).

Для достижения заявленной цели исследования необходимо решить следующие **задачи**: 1) выявить и проанализировать предпосылки и факторы, определяющие особенности архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения в современных условиях Донецкой Народной Республики, сформулировать современные требования, обусловленные этой спецификой; 2) с использованием этих требований в качестве критериев проанализировать международную практику в данной сфере; 3) на основе выявленных регионально обусловленных требований и адаптации соответствующих этим требованиям тенденций международной практики сформулировать принципы и приёмы и логическую модель архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения в условиях Донецкой Народной Республики; 4) провести апробацию полученных результатов исследования (принципов и приёмов) в экспериментальном проектировании.

Следует обозначить **границы исследования**: типологические (исторические объекты транспортного назначения); территориально-географические (территория Донбасса – его Донецкий и Луганский регионы); хронологические (современный период, начиная со второй половины XX века); методологические (вопросы архитектурно-градостроительной организации исторических объектов транспортного назначения на градостроительном уровне (зависимость от особенностей размещения, решение генерального плана и благоустройства территории его участка), функционально-планировочном, конструктивно-техническом (конструкции, материалы, методы и способы возведения), объёмно-пространственном и композиционно-художественном уровнях. При этом данные смежных наук изучаются в той мере, которая обусловлена целью и задачами исследования.

Для выполнения задач исследования важное основополагающее значение имеет выбор **методики и методологии исследования** в связке с определением (представлением) об их назначении с проекцией на получение результатов исследования.

Так, изучение и обобщение материалов информационных источников (литературных, электронных, периодических изданий, проектных материалов) по вопросам избранной темы позволит уточнить основные понятия, состав и различные вопросы влияния на объект исследования факторов, условий и на этой основе определить современные требования к архитектурно-градостроительной реконструкции объекта исследования, в том числе с использованием контекстуального, аспектного, историко-теоретического и историко-системного видов анализа для раскрытия и интерпретации выявленных в работе фактов.

Использование качественного и факторного методов анализа позволит выявить классификационные признаки предпосылок, факторов, условий, их характера, важных системных (материально-функционально-информационных) качеств и свойств, определяющих особенности архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации объекта исследования. Метод сравнительного анализа позволит сопоставить подходы к решению задач архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения в международной архитектурной практике (в том числе с использованием метода натурного обследования с визуальным наблюдением и фотофиксацией). Применение методов системно-структурного, композиционно-художественного анализа и моделирования дают возможность построить теоретическую логическую интегральную модель структурно-системных (материально-функционально-информационных) взаимосвязей многоуровневой подсистемы архитектурно-градостроительной организации объекта исследования в контексте решения задач их реконструкции и реставрации. Метод морфологического моделирования даёт возможность формализовать основные архитектурно-градостроительные приёмы реконструкции и реставрации объекта исследования на основе обобщения и анализа проявлений действия региональных факторов, условий и предпосылок, а также результатов анализа примеров международной практики в исследуемой сфере.

Апробацию, проектную проверку и реализацию основных положений и результатов исследования позволит разработка экспериментального проекта архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации ОКН – памятника архитектуры «Архитектурный комплекс моста через реку Кальмиус в г. Донецке». Экспертные оценки основных и промежуточных результатов исследования будут получены и учтены в процессе их специальных промежуточных просмотров с участием ведущих специалистов выпускающей кафедры градостроительства и ландшафтной архитектуры ГОУ ВПО «ДОННАСА», в том числе архитекторов-практиков – специалистов ведущих профильных учреждений: КП «Управление генерального плана города Донецка» администрации г. Донецка и ГУП ДНР «Донецкий региональный проектный институт "ДОНЕЦКПРОЕКТ"».

Для разработки алгоритма и логической модели архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации объекта исследования планируется использовать метод логического моделирования (на основе разработанных положений и выводов по теме исследования).

Следует особо отметить, что выполнение исследований по заявленной проблеме позволит выявить соответствующие принципы и приёмы, логическую модель архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения. Эти результаты будут получены **впервые** и будут иметь **важное научно-практическое значение**, поскольку представляют собой научно обоснованную и регионально обусловленную концепцию, содержащую алгоритм перевода в практическую плоскость архитектурного проектирования. Реализация проектных решений на основе сформулированных в работе принципов и приёмов позитивно повлияет на процесс охраны ОКН указанного типа (транспортного назначения) в современных условиях в городах Донбасса. Реализация концепции архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности архитектурных проектов в данной сфере и опосредствованно влиять на решение социально-экономических вопросов развития городов региона. Использование результатов исследования в учебном процессе подготовки архитектурных кадров для региона будет способствовать повышению качества и оригинальности содержательного наполнения их обучения, росту престижа региональной архитектурной школы ДонНАСА, в том числе в международной конкурсной деятельности. Результаты работы могут быть использованы для разработки методических и нормативных требований в сфере охраны исторических объектов транспортного назначения. Применение результатов исследования при разработке программ архитектурной интеграции объектов архитектурного

наследия и составлении памятникоохранной документации, будет способствовать расширению состава и качественного содержания критериев определения их ценности и предмета охраны.

Практическое использование результатов исследования в процессе проектирования, строительства, реконструкции исторических объектов транспортного назначения позволит в наиболее полной мере учитывать современную региональную специфику.

Использование основных положений исследования в практике проектирования и реализации проектных решений будет способствовать получению определённого экономического и социального эффекта за счет повышения результативности архитектурного проектирования и качества проектных решений, актуализации при этом использования местных материально-технологических ресурсов, совершенствования уровня подготовки специалистов, интеграции объектов историко-культурного наследия, улучшения имиджевой привлекательности региона и уровня комфортности среды городов, удовлетворения чувств регионального самосознания и патриотизма населения региона.

Теоретическая значимость предполагаемых результатов исследования будет заключаться в том, что это будет способствовать развитию и углублению теории архитектуры в направлении совершенствования методики исследований в сфере реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения с учётом региональной специфики в современных социально-экономических условиях.

Методика работы может быть использована для аналогичных исследований на территории других регионов.

Примеры объектов транспортного назначения на территории Донбасса

Пешеходный мост через Первый городской пруд в ЦПКиО¹⁴ им. А. С. Щербакова в Донецке. Первоначально мост через Первый городской пруд был понтонным. Его установили сапёры Советской Армии во время Великой Отечественной войны после освобождения города от фашистов. Через несколько лет его заменили на новый деревянный со стационарными опорами. В конце 1950-х гг. мост приобрел свой современный архитектурный вид. Его длина – 330 м, ширина – 6 м. Со стороны ул. Университетской выход на мост (левобережный устой) фланкируется двумя смотровыми площадками с беседками¹⁵.

а)



б)

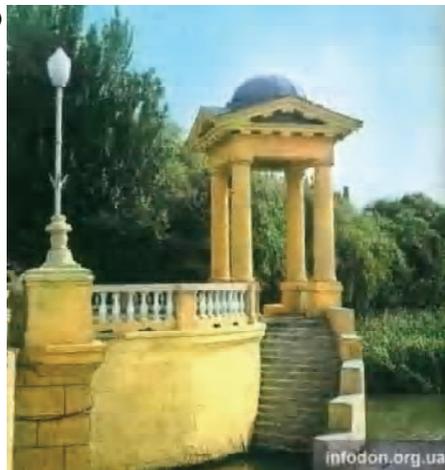


Рисунок 2 – Пешеходный мост через Первый городской пруд в парке им. А. С. Щербакова в Донецке (конец 1950-х гг.): а) общий вид моста с западной стороны; б) общий вид одной из беседок в восточной части моста на левом берегу (со стороны ул. Университетской).

Автомобильный мост по проспекту Ильича (в районе Мотеля) в Донецке (рис. 3).

¹⁴ Центральный парк культуры и отдыха.

¹⁵ Стёпкин, В. П. ЦПКиО им. Щербакова / В. П. Стёпкин. – Текст : непосредственный // Иллюстрированная история Юзовки-Сталино-Донецка. – Донецк : Апекс, 2007. – С. 188–190. – ISBN 966-8242-55-6.

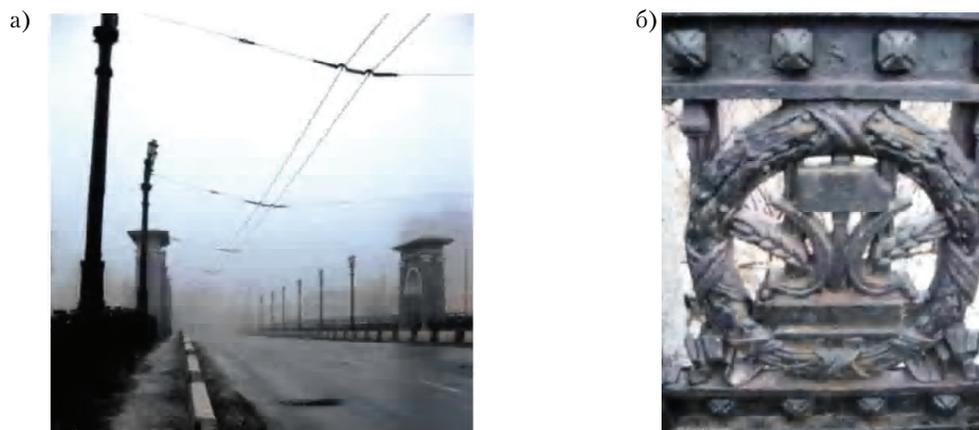


Рисунок 3 – Мост по проспекту Ильича через железную дорогу (в районе Мотеля) в Донецке: а) общий вид; б) фрагмент перильного ограждения моста

Дамба (плотина) Нижнекальмиусского водохранилища по проспекту Дзержинского в Донецке не является мостом, однако запроектирована и построена с учётом расположения на ней магистрали городского значения и гидротехнического сооружения (рис. 4).

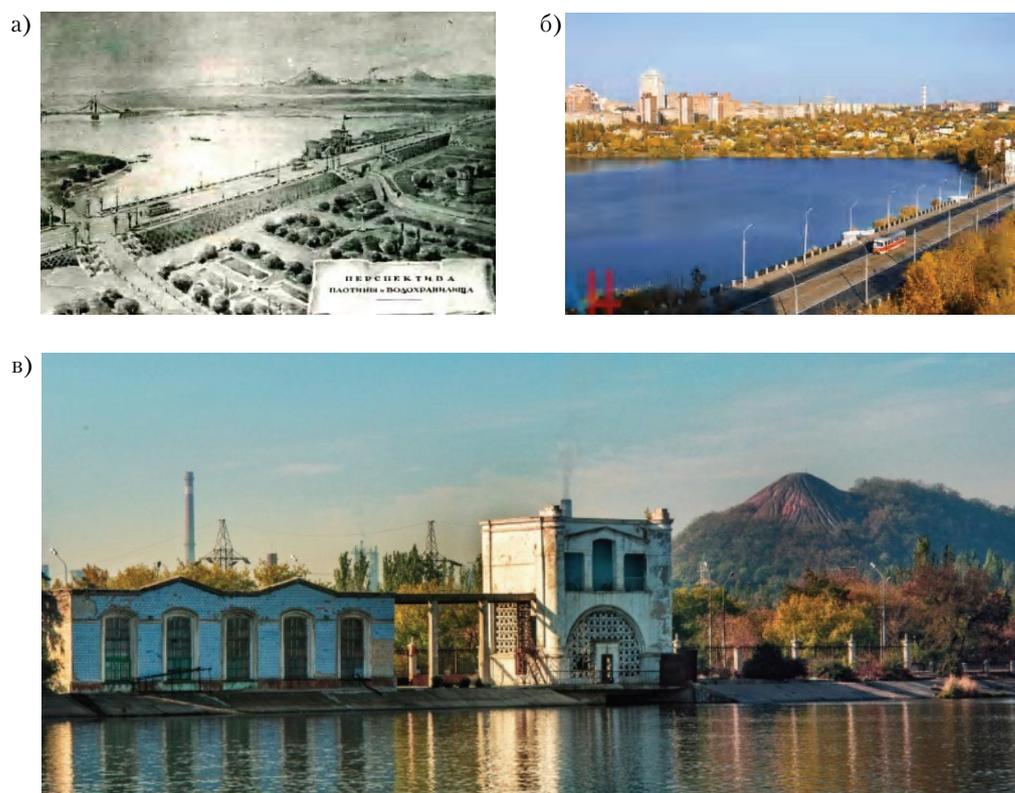


Рисунок 4 – Дамба (плотина) Нижнекальмиусского водохранилища по проспекту Дзержинского в Донецке: а) фрагмент проекта¹⁶; б) общий вид (современное фото); в) очистное шлюзовое сооружение в составе дамбы Нижнекальмиусского водохранилища: общий вид (современное фото)¹⁷.

¹⁶ Воздушный мост. – Текст : электронный // Донецкий: сайт Е. Ясенова : [сайт]. – 2017. – 15 мая. – URL: <http://donjetsk.com/retro/12987-vozdushnyj-most.html> (дата обращения: 07.03.2022).

¹⁷ Дамба на реке Кальмиус (Донецк). – Текст : электронный // wikimapia : [сайт]. – [2012]. – URL: <http://wikimapia.org/14770867/ru/%D0%94%D0%B0%D0%BC%D0%B1%D0%BD%D0%B0-%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B5-%D0%9A%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BC%D0%B8%D1%83%D1%81> (дата обращения: 07.03.2022).

Автомобильный мост через реку Кальмиус в Донецке (проект 1945 г., реализация 1953 г., «Проект-стальконструкция» (г. Москва), архит. К. Н. Яковлев, инж. Г. Д. Попов, скульпторы Н. Г. Першудчев, А. Постол, Н. И. Мухтарева, Л. А. Райзман) (рис. 5).



Рисунок 5 – Автомобильный мост через реку Кальмиус по проспекту Ильича в Донецке (1953 г.): а) общий вид (современное фото); б) общий вид южной триумфальной колонны на правобережном устье моста (на пл. Конституции; современное фото южного фасада).

Строительство автомобильного моста через реку Кальмиус было связано с решением транспортной проблемы и строительством комплекса больницы им. Калинина для связи центра Сталино (Донецка) с восточным районом города и Макеевкой, в связи с чем изменилось градостроительное значение Больничного проспекта (прежнее название проспекта Ильича). В 1983 г. решением Донецкого областного совета народных депутатов мосту через реку Кальмиус присвоен статус памятника архитектуры местного значения. За 70 с лишним лет своей истории автомобильный мост стал неотъемлемой частью архитектурного облика города и одной из его визитных карточек. Со временем к сегодняшнему дню значительно возрос транспортный поток, увеличились и нагрузки на конструктивную основу моста, что привело к значительному физическому износу его конструкций и утрате элементов его декоративного оформления. Возникла необходимость капитального ремонта моста, направленного на возвращение к первоначальным его конструктивным расчётным характеристикам [6]. Капитальный ремонт моста – часть программы по повышению надежности инженерных сооружений на территории Донецкой Народной Республики.

Изображение автомобильного моста через реку Кальмиус можно встретить в филателии¹⁸ на почтовых марках (рис. 6 а), почтовых конвертах^{19 20} (рис. 6 б), чем демонстрируется его значительное культурное влияние.

В 1946 г. Центральным бюро копров и шахтного оборудования (г. Сталино) под руководством М. М. Жербина (рис. 8 а) по просьбе руководства г. Сталино были разработаны предварительные варианты проекта моста через водохранилище при строительстве дороги в г. Макеевку (рис. 7 а), в том числе с висячей конструкцией без промежуточных опор) (рис. 7 б). Из-за отсутствия необходимого количества металла и сложности возведения данной конструкции моста для реализации был принят вариант балочной трёхпролетной конструкции^{22 23}.

В информационных сетях приводится информация о проекте автоматизации разводного моста в г. Сталино-Донецке, который рассматривался в 1949–1950 гг.²⁶. Эти сведения не соответствуют действительности, не подтверждаются имеющимися документами, в том числе архивными.

¹⁸ Донецк в филателии. – Текст : электронный // Википедия – свободная энциклопедия : [сайт]. – [2016]. – URL: http://wp.wiki-wiki.ru/wp/index.php/%D0%94%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D1%86%D0%BA_%D0%B2_%D1%84%D0%B8%D0%BB%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%BB%D0%B8%D0%B8 (дата обращения: 19.03.2022).

¹⁹ Донецк. Виадук на реке Кальмиус (художник Н. Ветцо). Конверт выпущен 29 апреля 1984 г.

²⁰ Каталог ХМК СССР. На этой странице перечень всех художественных маркированных конвертов СССР периода 1954–1991, которые относятся к Донецкой области. Таких конвертов есть 78. – [сайт] : ФИЛАТЕЛИЯ PZUA11. – URL: <https://www.filateliepzua11.ru/page/katalog-hmk-sssr> (дата обращения: 19.03.2022).

²¹ Каталог «Михель» (нем. MICHEL-Briefmarken-Katalog) – крупнейший и самый известный каталог почтовых марок в немецкоязычном мире и Европе.



Рисунок 6 – Использование изображения автомобильного моста через р. Кальмиус в филателии: а) марка «Национальная филателистическая выставка "Донбасс – шахтёрский край"» (2000 г., каталог марок Михель²¹); б) конверт «Донецк. Видуток на реке Кальмиус» (29.02.1984 г.).

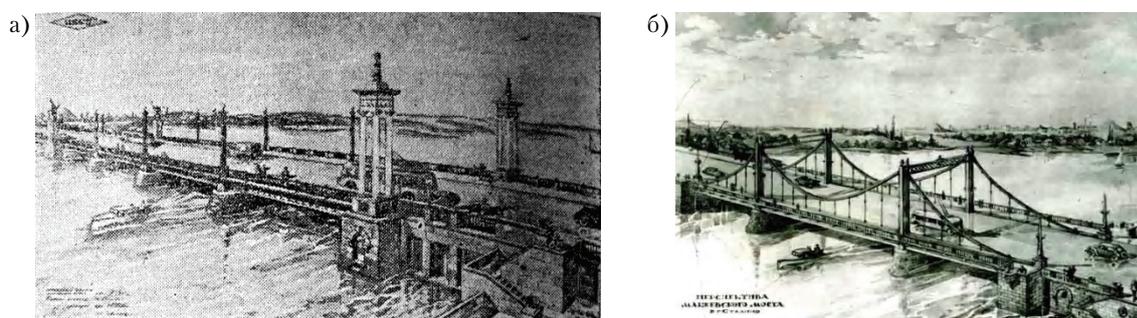


Рисунок 7 – Варианты проектов автомобильного моста через р. Кальмиус (1946 г., Центральное бюро копров и шахтного оборудования, г. Сталино): а) предварительный вариант проекта²⁴; б) общий вид моста с вантовыми конструкциями²⁵.

В разработке проекта существующего автомобильного моста через р. Кальмиус по проспекту Ильича участвовали известные специалисты (рис. 8).

Яковлев Константин Николаевич (21.10.1896 г., г. Москва – 14.05.1982 г., г. Москва) – советский архитектор и инженер. Автор проекта автомобильного моста через р. Кальмиус в г. Сталино (1950 г., ПИ «Проектстальконструкция»), а также 22 мостов, в том числе в Москве²⁷, автор проектов ряда других объектов в Москве, Туле, Твери, Костроме, Кисловодске, Сочи. Работал в стилях конструктивизма, постконструктивизма. В 1926 г. окончил Московский институт гражданских инженеров. Участвовал в реставрационных работах в Московском Кремле (1921 г.). Работал в Строительно-технической конторе Московского союза потребительских обществ (1928–1934 гг.); в архитектурной мастерской Моссовета (1934–1936 гг.); в ПИ «Метропроект» (1936–1940 гг., занимался проектированием станций

²² К 100-летию со дня рождения Жербина Михаила Михайловича / С. И. Билык, Л. А. Пашун, С. В. Балакина [и др.]. – Текст : электронный // Збірник наукових праць Український інститут сталевих конструкцій імені В. М. Шимановського. – 2011. – Випуск 7. – С. 36–41. – URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21-CO-M2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/ZNPISK_2011_7_7.pdf (дата обращения: 19.03.2022).

²³ Жербин Михаил Михайлович. – Текст : электронный // Википедия – свободная энциклопедия : [сайт]. – 2021. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D1%80%D0%B1%D0%B8%D0%BD_%D0%9C%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%B8%D0%BB_%D0%9C%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%B9%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87 (дата обращения: 19.03.2022).

²⁴ Газета «Социалистический Донбасс» – 16 июня 1946 года.

²⁵ Воздушный мост. – Текст : электронный // Донецкий: сайт Е. Ясенова : [сайт]. – 2017. – 15 мая. – URL: <http://donjetsk.com/retro/12987-vozdushnyj-most.html> (дата обращения: 07.03.2022).

²⁶ Донецк. Юзовский (Донецкий) разводной мост – проект СССР. – Текст : электронный // Wikiwand : [сайт]. – URL: <https://www.wikiwand.com/ru/%D0%94%D0%BE%D0%BD%D0%B5%D1%86%D0%BA> (дата обращения: 19.03.2022).



Рисунок 8 – Авторы проекта автомобильного моста через р. Кальмиус: а) инженер М. М. Жербин; б) скульптор И. Г. Першудчев; в) скульптор А. Г. Постол; г) скульптор Л. А. Райзман.

метрополитена в Москве); в ПИ «Проектстальконструкция» (1940–1950 гг.) и «ГИПротрансмост» (1950–1974 гг., главный архитектор). Член архитекторов СССР (с 1938 г.)²⁸ [2].

Жербин Михаил Михайлович (24.12.1911 г., г. С.-Петербург, Российская имп. – 08.06.2004 г., г. Киев) Выдающийся советский и украинский учёный, инженер-строитель, педагог, доктор технических наук (1970 г.), Заслуженный деятель науки УССР (1978 г.); музыкант и композитор, член Союза композиторов СССР (с 1945 г.). В 1944–1947 гг. – руководитель восстановления всех стальных надшахтных копров разрушенных шахт и всех металлоконструкций Донбасса, руководитель Центрального бюро копров и шахтного оборудования (г. Сталино). Лауреат Государственной Сталинской премии I-й степени (1948 г., за восстановление шахт Донбасса и разработку «Универсально-цилиндрической копер системы инженера М. Жербина». В конце 1940-х гг. – директор НИИПИ «УкрГИПрошахт» в звании горный генеральный директор 3-го ранга (соответствовало военному званию генерал-майор). С 1963 г. – профессор кафедры металлических и деревянных конструкций Киевского ИСИ (в настоящее время КНУСА). Автор, соавтор 240 научных трудов и 47 опубликованных музыкальных произведений [2].

Иван Гаврилович Першудчев (1915 г., г. Днепродзержинск – 1987 г.) – советский скульптор, Заслуженный художник РСФСР. Окончил Днепропетровское художественное училище и Всероссийскую Академию художеств (педагоги В. В. Богатырев, М. Г. Манизер). Среди наиболее значительных работ: Советский военный мемориал в парке Schönholzer Heide, район Панков в Берлине (Германия); Мемориал павшим советским воинам в Альт-Хоэншёнхаузене в Вене (Австрия), памятники В. И. Ленину, Ф. Э. Дзержинскому в Днепродзержинске, Г. И. Котовскому в Кишинёве (в соавторстве), Памятник Вечной Славы в Киеве и другие.

Алексей Григорьевич Постол (5.06.1920 г. – 10.10.2011 г., Москва) – скульптор, реставратор, педагог и общественный деятель, окончил механико-математический факультет МГУ (1941 г.) и факультет скульптуры Московского института декоративно-прикладного искусства (1951 г.). Реставратор 80 памятников и музейных скульптур в Москве и Московской области. Автор более 100 декоративных и станковых работ, в интерьерах учреждений, на фасадах зданий, в экспозиции музеев Российской Федерации и стран СНГ. Профессор Московского архитектурного института МАРХИ (с 1987 г.), Народный художник России, Заслуженный деятель искусств России, член Союза художников России и Московского союза художников, Академик Русской академии и др.

²⁷ Транспортные объекты, в проектировании которых принимал участие архитектор К. Н. Яковлев: мосты – Новоспасский (1938 г., реконструкция), Малый Каменный (1938 г.), Новоарбатский (1957 г.), Победы (1-й Ленинградский путепровод) (1960 г., реконструкция), Автозаводский (1961 г.), Шелепихинский (1965 г.), Ленинградский (1970 г.), Строгинский (1981 г.); метромосты – Смоленский (1937 г.), Лужнецкий (1959 г.), Нагатинский (1969 г.); путепроводы – Большой и Малый Крестовские (1937 г.), Лужниковский (1954 г.), 2-й Ленинградский (1960 г.), Шарикоподшипниковский (1966 г.), Вешняковский (1973 г.), Новогиреевский (1973 г.), эстакады Крымская (1960 г.), Савёловская (1966 г.), Самотечная (1967 г.), Рижская (1975 г.).

²⁸ Яковлев Константин Николаевич. – Текст : электронный // Википедия : [сайт]. – 2022. – URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%B2_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D0%BD_%D0%9D%D0%B8%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%B0%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87 (дата обращения: 18.03.2022).

Райзман Лев Абрамович (21.03.1922–05.03.2005 г.г.) – скульптор, член Союза художников РСФСР.
Мухтарова Н. И. – скульптор (г. Москва) член Союза художников РСФСР.

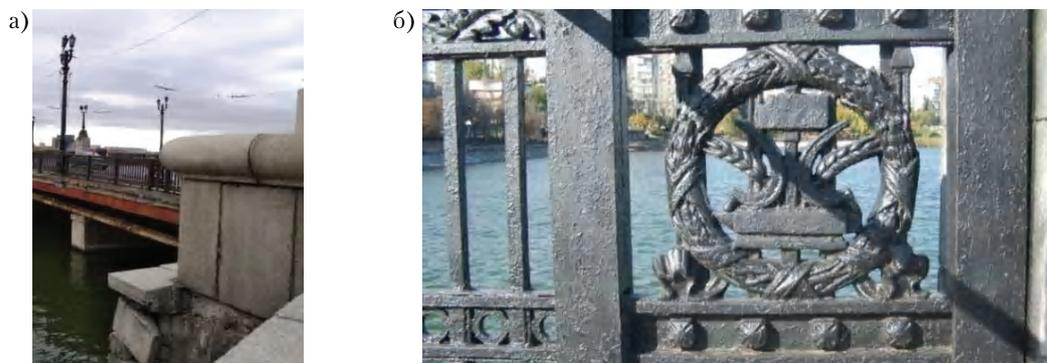


Рисунок 9 – Современное состояние элементов автомобильного моста через р. Кальмиус: а) обрушение гранитной облицовки цоколя смотровой площадки возле левого пилона на западной стороне моста; б) состояние чугунных декоративных элементов перильного ограждения.

В 2021 г. Научно-проектным центром историко-архитектурных исследований ГОУ ВПО «ДОН-НАСА» разработана проектная документация на строительство (научно-проектные работы). «Проведение работ по сохранению (капитальный ремонт, ремонт, реставрация, приспособление для современного использования) объекта культурного наследия местного значения «Архитектурный комплекс моста через реку Кальмиус», расположенного по адресу: г. Донецк, проспект Ильича» в составе проекта «Разработка проектной документации по объекту: капитальный ремонт моста через реку Кальмиус по проспекту Ильича, г. Донецк» (генеральный подрядчик и заказчик – государственное унитарное предприятие Донецкой Народной Республики «Донецкий региональный проектный институт "ДОНЕЦКПРОЕКТ"» (ГУП ДНР «ДРПИ "ДОНЕЦКПРОЕКТ"»)).

Проектом предусмотрен капитальный ремонт моста. Для осуществления ремонтно-реставрационных работ проектом предусмотрено выполнение работ: демонтаж, очистка и установка на прежнее место гранитных облицовочных камней; замена столбиков перильного ограждения моста на новые, покраска всех металлических деталей; ремонт верхних секций фонарей из чугуна при помощи усиления хомутами и каркасом, проклейкой эпоксидным клеем; восстановление антаблемента колоннад смотровых площадок на устой опоры № 1.

До начала отделочных работ по фасадам предусматривается выполнение: усиление опор моста; замена аварийных и непригодных к нормальной эксплуатации участков металлических конструкций моста; замена железобетонной плиты дорожного полотна с восстановлением карнизного свеса и консольных выступов под светильники; замена металлических стоек перильных ограждений моста; усиление конструкций пилонов опор; прокладка новых инженерных коммуникаций; ремонтно-реставрационные работы по архитектурным и декоративным элементам.

Примеры исторически ценных объектов транспортного назначения на территории Донбасса (рис. 10).

В международной архитектурно-градостроительной практике имеются современные прогрессивные примеры реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения.

Капитальный ремонт и реставрация Большого Каменного моста в Москве, 2020 г. (рис. 11 а). Комплексное обновление сооружения проводится впервые с момента его постройки в 1938 г.³¹. Обновлены металлоконструкции и несущие опоры, приведены в порядок бетонные поверхности и инженерные коммуникации, комплексно отреставрирована гранитная облицовка сооружения и установленные на мосту фонари. По архивным документам воссозданы дубовые витражи. Были проведены следующие работы: ремонт бетонных поверхностей моста (33,8 тыс. м кв.); замена металлоконструкций (общий вес – 92 т); окраска металлоконструкций и бетона (72 тыс. м кв.); бетонирование конструкций (7,3 тыс. м куб.); устройство барьерного ограждения из гранитных блоков (960 м погонных); демонтаж и замена железобетонных конструкций пролетного строения моста с последующим устройством асфальтобетонного покрытия и гидроизоляции проезжей части, подходов и тротуаров (площадь свыше 17,8 тыс. м кв.) и переустройством тепловой сети; переустройство наружного освещения, архитектурной подсветки и судоходной сигнализации, ливневой канализации;



Рисунок 10 – Примеры исторически ценных объектов транспортного назначения – железнодорожные мосты и тоннели на территории Донбасса (в поселке Ларино Буденовского района г. Донецка)²⁹: а) через безымянный ручей – приток реки Кальмиус (построен в нач. XX в., реконструирован после Великой Отечественной войны); б) современный металлический мост через реку Кальмиус; в) тоннель через безымянный ручей – приток реки Крынка (построен в 1903–1904 гг.); г) путепровод на бывшей железнодорожной ветке Богодуховского рудника в Червоногвардейском районе г. Макеевки (кон. XIX в.)³⁰.

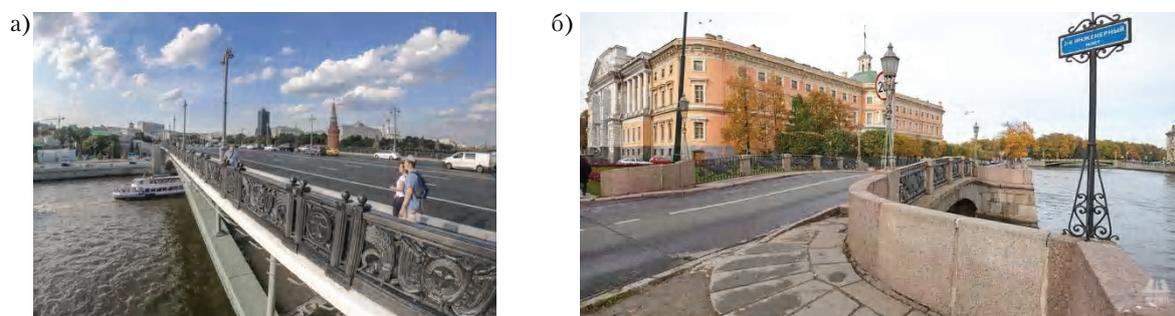


Рисунок 11 – Примеры реконструкции и реставрации комплексов автомобильно-пешеходных мостов – объектов культурного наследия: а) Большой Каменный мост в Москве; б) 2-й Инженерный мост в г. Санкт-Петербурге.

воссоздание и реставрация гранитной облицовки (6,5 тыс. м кв.), перильных ограждений (1,74 тыс. м кв.), витражей (357 м кв.) и наружных дверных проемов (126 м кв.).

2-й Инженерный мост в г. Санкт-Петербурге (рис. 11 б) – однопролетный каменный (1824–1826 гг., проект инженеров П. П. Базена и Э. К. Клапейрона) перекинут через засыпанную часть Воскресенского канала в створе набережной реки Фонтанки у Михайловского (Инженерного) замка³². Мост входит

²⁹ Железнодорожный мост через безымянный ручей в г. Донецке. – Текст : электронный. – URL: <https://www.shukach.com/ru/node/51580> (дата обращения: 19.03.2022).

³⁰ Перетяtko, Александр Богодуховский тоннель. Часть 1 / Александр Перетяtko. – Текст : электронный // VK : [сайт]. – 25.03.2020. – URL: <https://vk.com/@amper58-bogoduhovskii-tunnel> (дата обращения: 19.03.2022).

³¹ Проценко, Любовь. Собянин: Большой Каменный мост полностью открылся после капремонта / Любовь Проценко. – Текст : электронный // Российская газета – Столичный выпуск № 185(8536) : [сайт]. – 2021. – URL: <https://rg.ru/2021/08/16/reg-cfo/sobianin-bolshoj-kamennyj-most-polnosti-otkrylsia-posle-kapremonta.html> (дата обращения 05.03.2022).

³² 2-й Инженерный мост. – Текст : электронный // МОСТОТРЕСТ Мосты Петербурга : [сайт]. – URL: <https://mostotrest-spb.ru/bridges/2-j-inzhenernyj> (дата обращения: 05.03.2022).

в список ОКН России федерального значения, его длина – 19,35 м, ширина – 14,3 м. Пролётное сооружение представляет собой кирпичный свод в виде бесшарнирной арки, облицованный гранитом. Устои моста бутовые, облицованы гранитом. Перильное ограждение – чугунные решетки художественного литья с накладной арматурой из воинских атрибутов, расположенные между гранитными тумбами. На въездах моста – четыре торшера в виде пучков копий, соединенных переплетающимися венками, на них укреплены шестигранные фонари. В годы ленинградской блокады были утрачены торшеры с фонарями, повреждены перила и гранитные парапеты на открылках моста.

Реставрационные работы по восстановлению декора переправы были выполнены в 1955 г. По проекту архитектора А. Л. Рогача силами организации «Ленмосттрест» отремонтированы перильные ограждения и гранитные парапеты, воссозданы торшеры, а позднее – шестигранные фонари. В 1983 г. был выполнен ремонт гранитного бордюра, отделяющего тротуар от проезжей части, в 1991 г. отреставрировали перила моста, в 1994 г. – торшеры с фонарями. В 1995 г. произведен частичный ремонт каменного свода, гидроизоляции, выправлены тротуарные гранитные плиты и бордюрное ограждение. Все гранитные поверхности очищены пескоструем. В 1999 г. заменена гидроизоляция на проезжей части. Последний по времени косметический ремонт переправы был выполнен весной 2018 г., в ходе которого обновили позолоту торшеров.

Использование этого опыта и современных прогрессивных тенденций в этой сфере в условиях Донбасса и его Донецкого региона должно осуществляться на основе адаптации с учётом современных регионально обусловленных требований.

ВЫВОДЫ

1. Актуальность исследования научной проблемы архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения в условиях Донбасса продиктована высокой социально-экономической значимостью её решения, недостаточной теоретической изученностью и практической проработанностью, несовершенством нормативно-методической базы в этой сфере, а также необходимостью обобщения, анализа и адаптации положительных тенденций международной практики по данному направлению к условиям Донбасса.

2. Сформулированы цель, задачи и научная программа исследования рассматриваемой проблемы с учётом региональных предпосылок, современных требований и прогрессивных тенденций международной практики в сфере архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации исторических объектов транспортного назначения. Определены объект и предмет, методика и методология исследования, предполагаемые его результаты, научная новизна и научно-практическое значение.

3. Полученные результаты на данном этапе исследования заявленной проблемы будут использованы для последующего выявления и анализа предпосылок, факторов, что позволит выявить современные требования к архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации объектов культурного наследия транспортного назначения в условиях Донбасса. В свою очередь эти требования будут использованы в качестве критериев анализа примеров международной практики по данному вопросу, а результаты этого анализа, как и полученные ранее требования, будут положены в основу при формулировании принципов и приёмов архитектурно-градостроительной реконструкции и реставрации названных объектов. Завершающим этапом исследования по заявленной проблеме станет проверка полученных принципов и приёмов в экспериментальном проектировании в отношении конкретного объекта.

4. Приведены примеры ценных в историко-культурном отношении объектов транспортного назначения в г. Донецке и на территории Донбасса. Данные примеры показали, что эти объекты обладают значительным историко-культурным потенциалом с позиции пополнения государственного реестра ОКН, а также включения в состав мероприятий стратегии социально-экономического развития территории Донецкой Народной Республики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Алёхин, М. Д. Актуальные вопросы нормативного правового регулирования регенерации традиционной городской среды в контексте охраны объектов культурного наследия / М. Д. Алёхин, Е. А. Гайворонский. – Текст : электронный // Актуальные проблемы развития городов : электронный сборник статей по материалам открытой V международной очно-заочной научно-практической конференции молодых ученых и студентов, Макеевка, 4 марта 2021 г. / редколлегия: Н. М. Зайченко, В. И. Нездойминов, В. Ф. Мущанов [и др.]. – Макеевка : ГОУ ВПО «ДОННАСА», 2021. – С. 8–20. – URL: http://donnasa.ru/docs/nik/nauchnye_konferencii/sbornik_2021.pdf (дата обращения: 02.01.2022).

2. Гайворонский, Е. А. Архитекторы Донбасса : биографический справочник / Е. А. Гайворонский. – Макеевка : ГОУ ВПО «ДОННАСА», 2021 ; Москва : Издательство «Перо», 2021. – 788 с. – ISBN 978-5-00189-364-6. – Текст : непосредственный.
3. Гайворонский, Е. А. Концепция охраны объектов культурного наследия на территории Донецкой Народной Республики / Е. А. Гайворонский, М. Д. Алехин. – Текст : непосредственный // Строитель Донбасса. – 2019. – Выпуск 2019-1(6). – С. 47–61.
4. Историко-культурное наследие как особый ресурс Республики и фактор ее социально-экономического развития // Министерства экономического развития Донецкой Народной Республики : официальный сайт. – 2015–2022. – URL: https://mer.govdnr.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=2681:29032017-vosstanovlenie-ramyatnika-dzerzhinsk&catid=8&Itemid=141 (дата обращения: 02.01.2022). – Текст : электронный.
5. Литвин, Ирина. Культурное наследие Донецкой области как историко-культурный потенциал региона / Ирина Литвин. – Текст : электронный // ООО «Знанио». – [05.12.2017]. – URL: https://znanio.ru/media/istoriko_kulturnoe_nasledie_donetskogo_kraya-129452 (дата обращения: 02.01.2022).
6. Резерв несущей способности мостового сооружения через реку Кальмиус в г. Донецке / А. Н. Миронов, И. М. Гаранжа, В. П. Вершинин, М. Г. Саад. – Текст : электронный // Электронный научный журнал Инженерный вестник Дона. – 2021. – №4 (2021). – ISSN 2073-8633. – URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2021/6902 (дата обращения: 02.03.2022).

Получена 14.03.2022

Є. О. ГАЙВОРОНСЬКИЙ, С. О. БОРОЗНОВ, Є. І. ВОРОБІЙОВ
ПРОБЛЕМА АРХІТЕКТУРНО-МІСТОБУДІВНОЇ РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА
РЕСТАВРАЦІЇ ОБ'ЄКТІВ КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ ТРАНСПОРТНОГО
ПРИЗНАЧЕННЯ НА ТЕРИТОРІЇ ДОНБАСУ
ДОНУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури»

Анотація. Стаття присвячена постановці проблеми архітектурно-містобудівної реконструкції та реставрації історичних об'єктів транспортного призначення на території Донбасу. Розглядаються питання актуальності дослідження цієї проблеми, включаючи недостатню її теоретичну вивченість та практичну спрацьованість, недосконалість нормативно-методичної бази з даного напрямку у сфері охорони культурної спадщини, а також необхідність узагальнення, аналізу міжнародної практики щодо реконструкції та реставрації історичних об'єктів транспортного призначення, а також виявлення та адаптації позитивних тенденцій у цьому напрямку до специфічних умов Донбасу. Наведено найбільш вдалі приклади цієї практики, а також існуючі приклади історичних об'єктів транспортного призначення на території Донбасу, дана оцінка їх історико-культурного потенціалу та напрямки його використання в сучасних умовах. Сформульовано наукову програму дослідження, включаючи мету, завдання, методику, передбачувані результати, їх новизну та науково-практичне значення.

Ключові слова: архітектурно-містобудівна реконструкція, Донбас, Донецька Народна Республіка, історичні об'єкти транспортного призначення, реконструкція, реставрація.

EVGENIY GAYVORONSKIY, SERGEY BOROZNOV, EVGENIY VOROBYOV
THE PROBLEM OF ARCHITECTURAL AND URBAN RECONSTRUCTION AND
RESTORATION OBJECTS OF CULTURAL HERITAGE OF TRANSPORT AND
COMMUNICATION PURPOSES IN THE DONBAS TERRITORY
Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture

Abstract. The article is devoted to the formulation of the problem of architectural and urban reconstruction and restoration of historical transport facilities in the Donbass territory. The issues of the relevance of the study of this problem are considered, including its insufficient theoretical knowledge and practical elaboration, the imperfection of the regulatory and methodological framework in this area in the field of cultural heritage protection, as well as the need to generalize, analyze international practice regarding the reconstruction and restoration of historical transport facilities, as well as identifying and adapting positive trends in this direction to the specific conditions of Donbass. The most successful examples from this practice, as well as existing examples of historical transport facilities on the territory of Donbass, are given, an assessment is made of their historical and cultural potential and the direction of its use in modern conditions. The scientific research program is formulated, including the purpose, tasks, methodology, expected results, their novelty and scientific and practical significance.

Key words: architectural and urban reconstruction, Donbass, Donetsk People's Republic, historical transport facilities, reconstruction, restoration.

Гайворонский Евгений Алексеевич – доктор архитектуры, доцент; профессор, заведующий кафедрой градостроительства и ландшафтной архитектуры; начальник научно-проектного центра «Архитектурно-градостроительное наследие Донбасса» ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: исследование региональных особенностей и проблем архитектуры, градостроительства, ландшафтной архитектуры, реконструкции и реставрации архитектурного наследия Донбасса; экспериментальное проектирование архитектурных объектов с выявлением региональной специфики; исследование и разработка мер по современной архитектурно-градостроительной реинтеграции объектов историко-культурного наследия в городах Донбасса; разработка учебных пособий по истории и региональным особенностям архитектуры и градостроительства Донбасса.

Борознов Сергей Александрович – магистр архитектуры; ассистент кафедры градостроительства и ландшафтной архитектуры, ответственный исполнитель научно-проектного центра «Архитектурно-градостроительное наследие Донбасса» ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: исследование архитектуры Донбасса, охрана и реставрация памятников архитектуры и истории; участие в разработке проектов зон охраны памятников архитектуры, историко-градостроительных обоснований и историко-архитектурных опорных планов населённых мест.

Воробьёв Евгений Игоревич – магистрант кафедры градостроительства и ландшафтной архитектуры ГОУ ВПО «Донбасская национальная академия строительства и архитектуры». Научные интересы: исследование проблемы реконструкция и реставрация объектов культурного наследия; участие в разработке проектов в сфере охраны памятников архитектуры.

Гайворонський Євгеній Олексійович – доктор архітектури, доцент; професор, завідувач кафедри містобудування і ландшафтно-архітектури; начальник науково-проектного центру «Архітектурно-містобудівна спадщина Донбасу» ДООУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: дослідження регіональних особливостей і проблем архітектури, містобудування, ландшафтно-архітектури, реконструкції і реставрації архітектурної спадщини Донбасу; експериментальне проектування архітектурних об'єктів з виявленням регіональної специфіки; дослідження і розробка заходів по сучасній архітектурно-містобудівній реінтеграції об'єктів історико-культурної спадщини в містах Донбасу; розробка навчальних посібників з історії і регіональних особливостей архітектури і містобудування Донбасу.

Борознов Сергій Олександрович – магистр архитектуры; ассистент кафедры містобудування і ландшафтно-архітектури, відповідальний виконавець науково-проектного центру «Архітектурно-містобудівна спадщина Донбасу» ДООУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: дослідження архітектури Донбасу, охорона і реставрація пам'яників архітектури і історії; участь в розробці проектів зон охорони пам'яників архітектури, історико-містобудівних обґрунтувань і історико-архітектурних опорних планів населених місць.

Воробійов Євген Ігорович – магистрант кафедри містобудування і ландшафтно-архітектури ДООУ ВПО «Донбаська національна академія будівництва і архітектури». Наукові інтереси: дослідження проблеми реконструкції та реставрації об'єктів культурної спадщини; участь у розробці проектів у сфері охорони пам'яток архітектури.

Gayvoronskiy Evgeniy – D. Sc. (Architecture), Associate Professor; Professor, Head of the Urban Development and Landscape Architecture Department, a Chief of the scientifically-project center «Architectural and urban heritage of Donbas», Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: research of regional features and problems of architecture, urban planning, landscape architecture, reconstruction and restoration of the architectural heritage of Donbas; experimental design of architectural objects with the identification of regional specifics; research and development of measures for modern architectural and urban reintegration of objects of historical and cultural heritage in the cities of Donbas; development of textbooks on the history and regional features of architecture and urban planning of Donbas.

Boroznov Sergey – Master of Architecture; Assistant, Town Planning and Landscape Architecture Department, responsible executor of the scientifically-project center «Architectural and urban heritage of Donbas», Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: study of the architecture of Donbas, protection and restoration of architectural and historical monuments; participation in the development of projects for the protection of architectural monuments, historical and urban planning justifications and historical and architectural reference plans of settlements.

Vorobyov Evgeniy – master's student, Urban Planning and Landscape Architecture Department, Donbas National Academy of Civil Engineering and Architecture. Scientific interests: research of the problem of reconstruction and restoration of cultural heritage objects; participation in the development of projects in the field of protection of architectural monuments.