

УДК 725.34(476)

## ҚАЛА ҚҰРЫЛЫМЫНДА ЖАҒАЛАУЛАРДЫҢ СӘУЛЕТТІК КЕЛБЕТІН ҚАЛЫПТАСТЫРУДЫҢ ТӘЖІРИБЕСІ

**Насипуллаев Еркебұлан Бекбергеноұлы**

[erko\\_9292@bk.ru](mailto:erko_9292@bk.ru)

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Астана қаласы, Қазақстан  
Республикасы, 010000

Ғылыми жетекшісі – Нұрмаханов Б.Н.

Ежелгі уақыттан бастап бүгінгі уақытқа дейін үлкен қалалар теңіз жағалауында немесе мұхитта орналасу мүмкіндігі тек сыртқы әлеммен қарым-қатынастың жаңа арналарының пайда болуына ғана емес, сондай-ақ қосымша инвестициялардың қажетті ортасын тудырады, қала аймағын ұлғайту рөлін арттырады. Өз кезегінде, осындай экономикалық және саяси даму әлеуметтік салаға, қаладағы тұрғындардың өмір сүру сапасы мен деңгейіне орасан зор әсер етеді. Осы себеппен бүгінгі күнде сәулетте су нысандарын пайдаланудың, жағалаулар функцияларының сондай-ақ қаланың және оның тұрғындарының қоғамдық өміріне әсер етуінің көптеген мысалдары бар. Жағалаудағы аумақтар қалалық жоспарлауда көрсетілген мақсаттарға қол жеткізу үшін аса маңызды: көбінесе олар қаланың орталық бөлігінде және басты композициялық элементі болып табылады, кей кездерде тұрғын үй құрылысының негізгі сызбасын да талап етіледі. Су кеңістігінің яғни жағалаудың дамуы мен қолдануының маңыздылығын көрсететін тағы бір еске салатын себеп, оларды өмір үшін жаңа аумақтар ретінде бағалай отырып, ғаламшардың қарқынды өсіп-өніп келе жатқан халқының бірден- бір фактісі болып табылады.

Өмір сүру үшін жаңа аумақтарды игеру мәселесі К.К.Карташованың "Освоение новой среды как ответ на глобализацию и рост населения" атты мақаласында егжей-тегжейлі айқын қарастырылады: «Қазіргі таңда адамзат өз өмірінде ғаламшар ауқымында екі маңызды проблемалармен қақтығысады – жаһанданумен және халықтың өсуімен бетпе-бет келді. Жер халқының саны мыңдаған жылдар бойы «демографиялық өсудің эмпирикалық гиперболасы», яғни гиперболалық заң бойынша өсті. Бұл құбылыс адамның өмірінің «экологиялық орнын» және жаңа ортаны дамытуды талап етеді ... Адамзат ерте заманнан бері мұхит пен теңіздерді өз қажеттіліктері үшін пайдаланған болатын. Бұл қоректену көзі, қозғалыс жолдары, тынығу орны, әскери саяси белсенділік саласы. Бірақ тек ХХ ғасырдың екінші жартысынан бастап ғана мұхит пен теңіз ресурстарын белсенді пайдалану басталды. Адамзат өз қызметінің аясын кеңейте келе, жер бетіндегі 70,8% құрайтын су ортасын тиімді қолдана білді. Бұл біріншіден, пайдалы қазбаларды өндіруге, екіншіден, жағалауда орналасқан тығыз мегаполистерде құрлық аумағын ұлғайту қажеттігіне, үшіншіден, демалыс аймақтарын кеңейтуге және оларды экологиялық таза теңізге "енгізу"»[1].

Сондықтан жағалаудағы қалалардың рөлі, қоршаған ортаның ғимараттарының дұрыс ұйымдастырылуы мен архитектурасы қазіргі әлемдегі ең жоғарғы құндылықтарға ие деп айтуға болады.

Жағалаудағы аумақтарды пайдалануда жиі кездесетін мысалдардың бірі қалаларда жер алқаптары жеткіліксіз болып табылады. Мұндай тәсіл Данияда және де аралдарда орналасқан елдерде танымал, онда осындай сәулеттік тәсіл тұрғын үй тұрғысынан жағалау кеңістігіне деген үлкен сұраныс мәселесін шешуге, сондай-ақ автокөлікті және су көлігін бірдей дәрежеде пайдалануды ұлғайту үшін қосымша мүмкіндіктер берді. Осының арқасында

адамда қысқа уақыт ішінде қала сыртына шығып, қалалық шуылынан демалуға мүмкіндік пайда болады. Бұндай жерлердің тағы бір мысалы - бұл Дубай, Біріккен Араб Әмірліктері, онда мұндай саясат қала аумағын ұлғайту және туристердің барынша көп санын тартуға бағытталған.

Үлкен бос аумақтары бар қалаларда, бұл олардың акваториясын белсенді пайдалануға мүмкіндік береді, жағалаулар негізінен қаланы су басудан қорғауға қызмет етеді және су қоймаларын нәсерлі ағындармен ластанудан қорғайды.

Бүгінгі таңда жағалаудағы аймақтарды пайдалану үшін келесі нұсқаларды қолдануға болады:

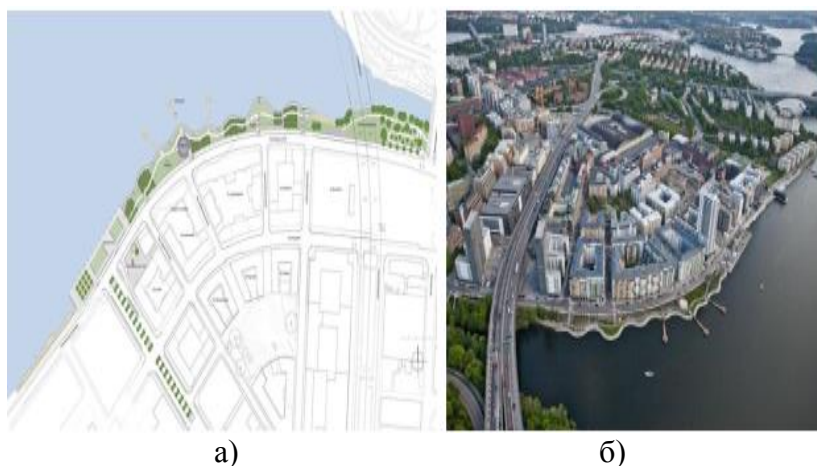
1. Судың өнеркәсіптік аймақтарын қайта ұйымдастыру немесе қайта жаңарту.
2. Ескі құрылыстар мен жағалаулар бойындағы тұрғын үйлерді бұзу және кейіннен қайта ұйымдастыру.
3. Қосымша қозғалыс қиылыстарын және жолдарды алып тастау.
4. Қалаға қосымша жасанды алаңдарды құру.

Қазіргі қалаларда жағалаулардың міндеттері өте жан-жақты: бұл эстетикалық қабылдау және көлік мәселелерін шешу - ірі қалалардың автомобильдермен шамадан тыс жүктелуі көп қабатты көлік эстакадаларын салу үшін жағалау аумақтарын пайдалануға мәжбүр етеді, көпірлердің үлкен торы, әртүрлі өнеркәсіптік құрылыстар мен көптеген жүк айлақтары жасалады. Сондықтан жағалаулар аймағы функционалдық аймақтарға бөлінуі керек, мысалы:

1. Қалалық ортада қолайлы жағдайды қамтамасыз ету үшін демалыс аймақтары, саябақтар, спорттық ғимараттар, скверлер алаңы және басқа да объектілерді құру.
2. Көлік тораптарын қайта ұйымдастыру үшін қосымша кеңістік құратын аймақтар.
3. Су мен тұрғын үй құрылысының байланысын қамтамасыз етуге ықпал ететін тұрғын аймақтар, бұл тұрғындардың психологиялық және физикалық денсаулығына оң әсер етеді [2].

Ең соңғы және ең сәтті мысалдардың бірі архитектуралық жоспарлау алғаш рет Hornsbergs strandpark в Стокгольм, Швецияда қарастырылды. Бұл жоба 2012 жылы Швед "Sienapriset" сыйлығының лауреаты атанды. Бұл саябақта су мен жер заманауи дизайнмен біріктірілген, жағажайларда тегіс органикалық пішіндер және таза сызықтар айқындалады. Саябақтың өзі батысқа қараған, ал жағалауда үш жүзбелі пирс орналасқан, бұл келушілерге суға жақындауға және су үстінде жүзген күн сәулесін сезінуге мүмкіндік береді. Саябақ әсіресе ыстық жаз күндері танымал болып, ірі қаланың ортасында оазиске айналды. Сондай-ақ саябақта шомылуға арналған алаңдар, қолжетімді киім ауыстырат кабинкалар, веложолдар және қыздырынуға арналған орындар орналасқан. Осылайша, саябақ қала тұрғындары үшін ғана емес, туристер үшін де "қонақжай" бола алады. Hornsberg саябағын көгалдандыру үшін пайдаланылған өсімдіктер негізінен осы климаттық жолақ флорасының табиғи өкілдері болып табылады: олар тығыз топтармен отырғызылып, олардың әрқайсысында бір экзотикалық түрі орналастырылған. Осындай көгалдар арасында еркін алаңдарда әртүрлі шаралар үшін қосымша қоғамдық орындар мен нысандарды көруге болады. Судың шекарасы табиғи тастарға айналатын үлкен бетон плиталарымен нығайтылған. Саябақ ұзындығы 700 м. және төрт бөліктен тұрады. Батыс бөлігінде иілген органикалық формалардан, көлге терең еңгізілген, ұзындығы әртүрлі док ағаштардан жасалған күн ваннасын қабылдауға арналған айлақ орналасқан. Саябақтың шығыс бөлігінде батыс бөлігіне қарама-қарсысы қалыптасады - бұл суға қарай көтеріліп иілген жазық диск. Шығыс бөлігінің ең соңында ескі саябақтың бұрынғы бөлігі орналасқан, ол кейіннен жаңа бөліктің стилінде жөнделіп, келушілер үшін қол жетімді болды. Жобада Моа Мартинсон алаңы да әзірленді. Бұл шаршы алаң Моа Мартинсонға арналған әшекейленген учаскемен оның шекарасында жасалды. Құрылыстарға қол жеткізуді қамтамасыз ету үшін алаңның беті көтеріңкі, әртүрлі деңгейде орналасқан көшелер, ол қабырға және баспалдақтардан құралған, олардың әрқайсысына отыруға болады. Сатылар су желісіне қатысты диагональ бойынша бұралған алаңға көтеріледі. Жазғы күннің жылы кешкі сәулелері сол бағытта түседі. Көркем

безендіру үлкен гранит плиталарынан тұрады, онда Моа Мартинсон кітаптарынан цитаттар түсірілген. Саябақтың концепциясын әзірлеу кезінде негізгі мақсат Стокгольмнің орталығында жанданған қалалық ортамен күрт қарама-қарсы болатын жайлы қала маңы атмосферасын құру болып табылады[3].



Сурет. 1 (а, б). Стокгольмдегі Hornsbergs саябағы, Швеция: а) Саябақтың бас жобасы; б) Саябақтың түрі және Кунгсхолмен аралының бөлігі жоғарыдан.

Бір кездері гүлденген, бірақ кейін қараусыз қалған өнеркәсіптік аудан Роттердамдағы Коп Ван Зюйд ауданы реновациялаудың ең көрнекі мысалдарының бірі болды. Коп Ван Зюйд аумағы Роттердамның орталық бөлігіне қарама-қарсы орналасқан яғни Маас өзенінің оң жағалауында. Өткен жылы аудан порт қаласының өмірінде үлкен рөл атқарды: мұнда доктар, кеме зауыттары және Мұхит лайнерлеріне арналған терминал орналасқан. 1960-1970 жылдары аудан порттың өзен ағысы бойынша төмен жылжуына байланысты құлдырауға ұшырады. 1986 жылғы қаланы дамыту жоспары бойынша көпфункционалды аумақ құру шешілді, сол арқылы қаланың бұрын иеліктен шығарылған өнеркәсіптік бөлігіне қол жеткізілді. Бағдарламаны жүзеге асыру барысында Эразма көпірі салынды, ол бүгін Роттердам символдарының бірі болып табылады. Сонымен қатар өзен таксиі іске қосылды, трамвайлар желісі кеңейтілді және метро жаңа станциясы ашылды (метро-Вилхелминаплейн) [4].

Бүкіл ауданды толық қайта жаңартудың ең сәтті мысалдарына шолу жасай отырып, 2-ші суретте көрсетілгендей соңғыларының бірі Қытай Сучжоу қаласының ауданы болып табылады. Жоба 2000-шы жылдары іске асырылды. Бұл аумақ қаланың коммерциялық негізі болып табылады, ал өзеннің жағалауы - басты жаяу жүргіншілер көшесі. Алайда, 90-шы жылдардың басында ауданның қақ ортасында ағып жатқан өзеннің жартысы ескі үйлермен жабылып, жаңбыр су тікелей өзенге құйылып, айналадағы үйлер бұзылып, құлаған. Реновация жобасының негізгі тұжырымдамасы «қонақжай қаласы» идеясына, яғни негізгі коммерциялық орталықты құруға, өзеннің табиғи экологиялық жағдайын қалпына келтіруге және қызметкерлер үшін де, осы ауданның тұрғындары үшін де қолайлы жағдайды қамтамасыз ететін толыққанды ландшафтық-түзету аймағын салуға негізделген. Қазіргі заманғы қарапайым стильден бастап қайта құру Гавань қаласының өміріндегі өзеннің маңызы қатаң сақтаумен жүргізілді. Жағалау сызығы тұтастық сезімін тудыратын граниттің бір жолағы арқылы бөлінеді. Өзен арқылы өтетін көпір екі жағалаудың орталық жалғастырушы буыны болып табылады.

Аумақтың орталық бөлігінің дизайны заманауи қалалық алаңның атмосферасын құруға, сонымен қатар халық өмірінің романтикалық атмосферасына бағытталған. Жасанды сарқырама 3 метр биіктіктен түсіп, алаңның фокустық нүктесіне айналады. Ескі нысандардың бір бөлігі, оның ішінде павильондар жөнделді, ал қалғандары бұзылып олардың орнында жаңа биік ғимараттар салынды. Жалпы пейзажда және сәулетінде

Бірақ, жағалаудың функционалдық мақсаттарына қарамастан және оның басқа маңызды рөлдеріне қарамастан, демалушылар үшін арнайы құрылған жаяу аймақтар қаланды. Променад пен төсеніш негізгі кеңістікке айналады, ол арқылы демалушылар басқа келушілермен және курорт тұрғындарымен, сондай-ақ қоршаған табиғатпен өзара әрекеттеседі. Тек құрлықтар мен теңіз арасындағы шекараларда жағалау адамдарға табиғаттың кереметтілігі мен қастерленуін бірлесіп сезінуге мүмкіндік берді. Негізгі архитектуралық элементтерге айналасын серуендеуге және қарауға арналған кеңістіктер мен көпірлер, демалуға арналған жабдықтар, орындықтар, шатырлар және ХХ ғасырда күн ванналарын қабылдауға арналған орындар кірді. Қосымша элементтерге эстрада, жағалаулар бойындағы күтілген бақтар, әсіресе ХХ ғасырда, қайықпен сырғанауға арналған балалар тоғандар, балалар бассейндері мен балалар алаңдары кірді. Бүгінде бұл курорттық қалалардың архитектурасы мен дизайны Ұлыбритания бейнесінің ажырамас бөлігі болып табылады.

Суға іргелес аумақтарда, жаңа қоғамдық кеңістіктер мен ғимараттарды құру туралы айта отырып, 3-ші суретте жарқын мысал ретінде испан Бенидорм курортты қаласындағы жағалауды жаңартудың белгілі жобасын келтіруге болады. Бетоннан жасалған жағалаудың ұзындығы шамамен 1,5 км. "Office of Architecture" студиясының сәулетшілері алдында бірқатар міндеттер тұрды:

- жағалаулардың енін ұлғайту;
- демалушылар үшін инфрақұрылымның толық спектрін ұсынатын жаңа жоба құру;
- Бенидорм қаласын басқа да осындай курорттық қалалардан бөліп шығаратын заманауи және жарқын нысан құру.

Сәулетшілер кемпіркосақтың барлық түстерімен боялған көп қырлы жағалауды жасады. Мұнда террасалар, шағын бақтар, баспалдақтар мен пандустар, автотұрақтар мен дүкендер орналасқан. Бұл элементтердің барлығы жаңа жағалаудың иілімдері мен деңгейлерінде әдемі жасырылған, құмды жағаға қарай жоғарғы және төменгі деңгейде демалуға мүмкіндік береді. Жағалау биік ғимараттардан, аттракциондардан, барлар мен мейрамханалардан, құмды жағажайдың тар жолағынан және Жерорта теңізінің көкжиегінен "сатының" әсемдік рөлдерін жақсы орындады [8].



Сурет- 3. Бенидорм қаласының батыс жағалауы, жаңа жағалау

Табиғат аясында жаңа нысандар құру тақырыбын жалғастыра отырып, 4-ші суретте көрсетілгендей Норвегия, Сельвикедегі туристік бағдар жобасын атап өту керек. Бұл жобаның мақсаты таудан теңізге баратын жолда серуеннен әсерді барынша бөлу және арттыру болды. Сондықтан да, басты мәселе-жаяу жүрушілердің қозғалысын баяулату және жолды барынша ұзағырақ ету, мөлшерлі және ұстамды ету туралы мәселе болды. Басты функционалдық міндет осы маршруттың барлық бойы қол жетімділігі мәселесі болып табылады. Баспалдақтар мен пандустарды пайдаланудың орнына таудың баурайын

қоршайтын рампаны құру туралы шешім қабылданды. Еңіс құламасына байланысты рампаны барынша ұзын ету қажеттігі туындады, бұл өз кезегінде келушілерді сауықтыру мақсатына жауап берер еді. Сондай-ақ, бұрылған өзендер маршруттың ұзаруына ықпал етті және серуен үшін жаңа перспективалар мен мүмкіндіктерді ашты. Нысан Норвегияның солтүстік бөлігінде орналасқандықтан, аумақтың басым бөлігі жабайы және табиғаттың қоршаған сұлулығы қонақжай емес, бірінші кезекте инженерлік қамтамасыз ету тұрғысынан нысанның қауіпсіздігі, тәуелсіздігі және өзін-өзі қамтамасыз ету проблемасын шешу қажет болды. Басты мақсат-қоршаған ортаны пейзаж сияқты мезгілсіз сипатқа ие жабайы ландшафт кеңістігіндегі өркениеттің бөлшегін жасау. Бүгінгі таңда бұл бағыт аймақ тұрғындарының қосымша рекреациялық нысаны, сондай-ақ осы аудандар туристерді тарту нүктелерінің бірі болып табылады [9].



Сурет-4 (а,б). Норвегия, Сельвикадағы туристік бағыт, а) маршруттың соңында су жанындағы демалыс аймағы; б) туристік маршруттың макеті

Бұрын қала кварталдарында күрделі емес құрылыстарды қайта құру және жаңарту тәжірибесін зерттей отырып, Санфранциско, Калифорния қаласындағы судың өнеркәсіптік құрылыстарының рөлін қайта пайымдаудың алғашқы және ең табысты мысалдарының бірі назар аударуға тұрарлық. Онда 1962 жылы "Ghirardelli" шоколад фабрикасының ескі үй-жайларынан кең жаяу жүргіншілер алаңы және шығанағы бар мейрамханалар мен дүкендер кешенін құрды. Сыртқы жағынан, фабрика фасадтары өзгеріссіз қалды, тек үй-жайдың функцияларын өзгертті. Кейінірек жақын орналасқан консерві зауыты сондай-ақ, сурет галереялары, кинотеатр және клубы бар сауда-ойын-сауық орталығы болып қайта құрылды.

Жағалаулар мен ғимараттардың олардың келбетін қалыптастыратын функцияларын қайта пайымдаудың тағы бір мысалы Лондондағы белгілі Paddington ауданы болып табылады, онда 1990 жылдардың аяғында-2000 жылдардың басында өнеркәсіптік аймақ негізгі іскерлік орталықтардың бірі және қаланың жаңа тұрғын үй аймағы болып қайта құрылды. Индустриялық сәулет ескерткіштеріне жататын осы өнеркәсіп аймағының ескі ғимараттары жаңа функциялармен пайдаланылды, мысалы, электр станциясының бұрынғы ғимараты қазіргі заманғы өнер мұражайы ретінде жаңғыртылды [10].

**Қорытынды.** Суда іргелес жатқан аумақтар мен объектілерді пайдалану, абаттандыру және қайта ойластыру мысалдарына қысқаша шолу жасай отырып, жағалаудағы аймақтар бүгінгі күні кез келген қаланың дамуында өзекті және маңызды болып табылады деген қорытынды жасауға болады. Мысалы, Сельвик туристік бағытында, тіпті ең шалғай және климаттық қолайсыз аумақтарда да тұрғындар үшін қолайлы жағдай жасайтын және туристерді тартатын объектілер құрылуы мүмкін екенін дәлелдейді. Көптеген елдерде жағалау аумағы, оларға негізгі қалалық функцияларды орналастыру тұрғысынан неғұрлым басым болып табылады. Осылайша, табиғи және қала құрылысы ресурстарының үлкен әлеуеті бар судың осы кеңістіктері қалалық аумақтардың қосымша резервтеріне айналды. Мақалада жүргізілген жағалаудағы аумақтарды пайдалану мен дамытудың шетелдік

тәжірибесіне шолу, су кеңістігіне өсіп келе жатқан қызығушылықты көрсетеді және бұл тәжірибе біздің еліміздегі ұқсас аумақтардың проблемаларын шешуге мүмкіндік береді.

#### Әдебиет тізімі

1. Карташова, К.К. Освоение новой среды как ответ на глобализацию и рост населения международный электронный научно-образовательный журнал «АМІТ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://marhi.ru/AMIT/2012/special\\_12/kartashova/abstract.php](http://marhi.ru/AMIT/2012/special_12/kartashova/abstract.php)
2. Иконников, А.В. Пространство и форма в архитектуре и градостроительстве. – М.:КомКнига, 2006.
3. Nyrens, A. HornsbergsStrandpark // Электронный архитектурный журнал «Landezine» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.landezine.com/index.php/2013/02/hornsbergs-strandpark-by-nyrens-architects/>
4. Кончева, Е. Новая жизнь мертвых кварталов // Общенациональный аналитический ресурс «Эксперт Online» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://expert.ru/2011/08/2/novaya-zhizn-mertvyih-kvartalov/>
5. Коган, Л.Б. О городской ответственности общества // международный электронный научно-образовательный журнал «АМІТ» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://marhi.ru/AMIT/2012/special\\_12/kogan/abstract.php](http://marhi.ru/AMIT/2012/special_12/kogan/abstract.php)
6. Козлов А.С. Планировочная организация общественного городского пространства набережной // электронный научно-теоретический журнал «Архитектон: известия вузов» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://archvuz.ru/2011\\_22/25](http://archvuz.ru/2011_22/25)
7. Денисов, М.Ф. Набережные. – М.: СтройИздат, 1982.
9. Павликова, А. Промышленные зоны – перспективы развития // Электронный архитектурный журнал «Archi.ru» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://archi.ru/russia/45246/promyshlennye-zony-perspektivy-razvitiya>
10. Ramstad, R. SelvikaNationalTouristRoute // Электронный журнал архитектурного бюро «ReiulfRamstadArchitects» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.reiulfRamstadarchitects.com/selvika-national-touristroute/#itemId=10>. Jencks, C. Theories and Manifestoes / C. Jencks, K. Kropf – Great Britain. Academy Editions, 1977. – С. 18-22.