

ДИЗАЙН ЗА ГРАДСКА СРЕДА В БЪЛГАРИЯ –РАЗВИТИЕ, ПРОБЛЕМИ И АЛТЕРНАТИВИ

Момчил Тодоров Тачев

Abstract: Autor researchs Bulagria’s city design trends, according to latest examples in major cityies. On the basis of analysis, conclusions are made for the urban design concepts and problems. The poor control, low quality and unprofessional design decisions prove to be serious problem. The necessity from new type of spacialists –urban designers emarges . With respect to solving this problems, a few different conclusions are made regarding the design production for urban spaces.

Key words: City design, playgrounds, municipality campains, design standart

1. Въведение.

На границата между XX и XXI век в серия от статии се опитахме да фокусирахме вниманието върху проблемите на терминологичния апарат, актуални тогава тенденции и аспекти от дизайна за градска среда [1]. Сега от дистанцията на времето би било интересно да се направи аналогично проучване с цел да се отчетат промени, положителни примери и практики. Ретроспекция на изминалия период и сравнение с настоящата ситуация както и анализ на променените акценти в тази област би спомогнала да се очертаят възможни пътища за преодоляване на неизбежните недостатъци. Тъй като в предишни публикации терминологичния аспект на проблема вече е бил разискван [1], в настоящото изследване той няма да бъде анализиран. След огромните израсходвани средства и множеството реализирани проекти за последните 15 години по отношение на дизайнерските обекти за градска среда се отбелязва напредък. Разработват се нови и съвременни площадки за игра, комуникационни и автоматизирани устройства за услуги, заслони, модулни преградни и рекламни съоръжения. По отношение на естетически качества и решения на проблемите в различните градове на страната се наблюдават различни подходи, степени на развитие и адекватност на съвременните тенденции. Въпреки неоспоримия напредък, може да се обобщи че твърде често проектите не отговарят на нивото на високите стандарти на дизайнерска продукция в други страни от Европейски съюз. Причините за тази обобщена констатация са много и разнопосочни, което

налага анализ както на някои организационни особености при реализации на проектите, нормативната база, така и на детайли от същността на конкретни съоръжения.

2. Изложение.

Съвременния начин на живот в нашата страна ни изправя пред ескалираща концентрация на населението в големите градове. Въпреки демографската катастрофа градовете на България се увеличават с значителни темпове. Поради силния финансов интерес жилища се строят на всяка възможна свободна площ в централните зони на градовете. Регулацията на този процес от страна на местни и централни органи на властта може да се характеризира като формалната или напълно липсваща. Старите нормативни документи изглежда не са адекватни на съвременните проблеми, а нови регулаторни и ограничителни правила не са в интерес на строителния бизнес, затова вероятно не се и приемат. Като резултат се отчита струпуване на жители и работещи в централните градски зони, което води до множество нови проблеми и нужди, непознати преди години. В този случай ролята на дизайнера на градска среда е незаменяема и задължителна. За съжаление този факт, добре известен в по-успешно развиващи се държави от западна Европа е тотално игнориран в нашата страна. Все още в общините не е възприета идеята и европейската практика урбанистичните проекти засягащи града да се консултират или със специално подготвен специалист – дизайнер на градска среда или от колектив съставен от архитект и инженер-дизайнер. Тази методическа и организационна разлика всъщност води до сериозни проблеми при

реализациите на съпътстващи и допълващи съоръжения, конструкции и др. елементи от мебелировката и екипировката за урбанистична среда. Въпреки сериозната подготовка повечето архитекти и строителни техници, запълнили в момента тази професионална ниша, нямат нужната художествено - проектантска подготовка необходима за адекватното решение на подобни съоръжения в детайл, както и въображението за решението на целия комплекс от различни проблеми свързани с такъв продукт. Най-често се копират вече създадени дизайнерски разработки като се опростяват за да се намалят производствените разходи. А в глобален мащаб се забелязва засилващ се процес на взаимопроникване и сливане на дизайна и архитектурата. Това явление се отчита най-силно в определени “гранични” точки, в места на иманентно препокриване на сферите им на действие. От друга страна точно там възникват и се проявяват много от новите тенденции. Взаимопроникването на двете дисциплини се доказва и от продуктът на творческата дейност на съвременните дизайнери на градска среда. Друга важна тенденция, която с налага в световен мащаб е създаване на допълнителни „изкуствени“ зони за отдих, игра и изобщо пешеходни зони [2]. В нашата страна напротив се наблюдава вече недостиг на подобни площи поради вече споменатото пресищане със сгради на централните квартали. От друга страна прави впечатление, че в нашата страна комплексите и съоръженията за градска среда страдат от една страна от плагиатство, кампанийност, сляпо копиране на принципи и концепции създадени за други урбанистични условия и среда и хронична незавършеност и недоизпипване по отношение на детайла. Масово се регистрира и липса на последваща поддръжка на съоръженията. Причините за това са много и ще бъде трудно да се обхванат в рамките на това изследване, но основните проблеми еса свързани с методиката и практиката за изпълнение на проекти, финансирането и липсата на реална конкуренция при одобрение на дизайна на проектите. Фокусирайки вниманието си върху състоянието на пространствения дизайн за

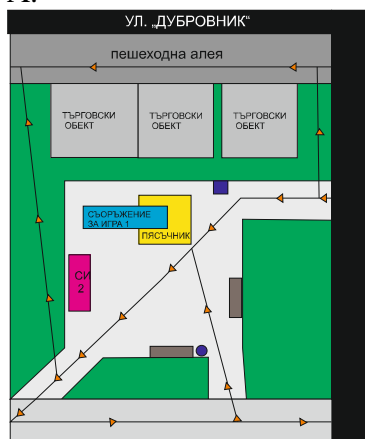
градска среда на Варна, в предишни изследвания бе отбелязана масовата евтина и нискокачествена продукция, монополизираща централните градски площи. Въпреки тази оценка към принципите на формообразуването, съществуват примери, даващи основание да се посочат и разгледат някои емблематични тенденции и принципи. За разлика от предишни периоди (преди 10-15г.) сега периодично се подемат кампании чийто фокус са облагородяването и конкретни територии, оптимизирани на конкретни съоръжения и системи свързани с функционирането на градската среда. Последните стъпки в тази посока в град Варна се наблюдават по отношение на площадки за игра и спирки за обществен транспорт. Стъпките в тази област са похвални и отдавна бяха крайно наложителни. Въпросът е дали при една толкова мащабна и вероятно ангажирала значителен финансов ресурс програма каквато бе пълното преобразяване на площадките за игра беше отговорено по най-добрия начин на нуждите на жителите на града от различни възрасти? С цел преминаване от твърде общото в по-голяма степен на конкретика би било уместно да се разгледат резултатите при конкретни примери. На пресечката на улица „Дубровник“ и „Георги Бакалов“ се намираше детска площадка с няколко пейки, която бе средище за игра на деца от различни възрасти, както и на отдих и контакт на възрастни хора от квартала. По новата програма за осъвременяване на площадките за игра в града обектът бе променен до неузнаваемост (фиг.1). Променен бе планът, дизайнът но и бе ограничена възрастовата група на потребителите.



Фиг. 1 Общ изглед към новата площадка (10. 2015г.) при пресечната на ул. „ Дубровник“ и „Георги Бакалов“ (фотография на автора)

При инцидентен разговор с представители на фирмата изпълнител от тях бе изказано становище, че всички промени са били наложителни и регламентирани от наредба номер 1 от 12 януари 2009г. за условията и реда за устройството и безопасността на площадките за игра на МРРБ; МВР и ДАЗЗД. Съответния документ състоящ се от 75 страници [3] действително пространно специфицира много и детайлни аспекти от изискванията към проектите за площадки за игра. И макар формално те в по-голямата си част да са изпълнени, може да се обобщи че същевременно новата организация и концепция ограничава пешеходните зони накъсвайки връзките между тях и ограничавайки достъпа (фиг.2). По този начин пешеходците са принудени да излизат на пътното платно на ул. „Георги Бакалов“ поради отсъствието на тротоар и да се придвижват по асфалтовата настилка до достигане на тротоарния участък по протежението на ул. „Дубровник“. Подобен тип ергономично проектиране не е приемливо за XXI век. По отношение на детайлите на игровите съоръжения, оградната конструкция и настилки се констатира чувствителен напредък спрямо предишното състояние.

А.



Фиг. 2. Схема на движението на пешеходци при по-стария (А) и при новия вариант на организацията наложени от дизайна на площадката за игра.

Определено може да се твърди че е налице значително приближаване до европейските норми по отношение на дизайна на детска

среда. Неприятно впечатление правят дребни детайли, които са или недообмислени в зародиш или набързо произведени в последния момент (фиг. 3).



Фиг. 3. Некои от детайлите от важни функционални елементи са проектирани и изпълнени елементарно, и непрофесионално (фотография на автора).

Тук следва да се направи извода, че липсата на творческа интерпретация и адаптиране на един иначе не лош по концепция замисъл води до незадоволителни и опасни резултати. Отново се подчертава необходимостта от подготвени специалисти в тази област-дизайнери на оборудване за градска среда, а не само строителни техници или архитекти. Друго възможно обяснение може да се корени и в недостатъчно запознаване с конкретиката на всяка една площадка – релеф, особености на почвата, водоотичане, пешеходни зони и маршрути, интензитет на трафика и паркирането. Съвсем отделен е въпроса, че поради кампанияността на този проект (не само при конкретния но и при други съседни обекти в района) по много показатели те значително се разминават не само от изискванията на наредбата (фиг. 4), но и на елементарни норми за изпълнение (фиг.5). Например при посочената вече площадка за игра има видимо разминаване между изискваните от наредбата и по-точно чл. 11. Ал.4 (Д.В. бр.69 от 2015г.) „Разстоянието от долната повърхност на оградата до прилежащата настилка е до 0,11 м.“. Реалните разстояния са различни и варират от 0,24 до 0,12 (фиг. 4).



Фиг. 4. Реалните разстояния между оградната конструкция и настилката.



Фиг. 5. При други примери е налице директно некачествена работа, очевидно несанкционирана от органите за контрол.

От друга страна в центъра на град Варна в последните години бяха изпълнени редица проекти целящи естетизирани на градската среда. Поставиха се модулни цветарници, интересни в пластично отношение пейки от ламарина, нови цветни настилки и някои конструкции с декоративна функция.



Фиг. 6. Град Варна – заслон-стойка за велосипеди, поразяващ със монолитното си звучене и тежък във визуално отношение обем.

Същевременно озадачават някои абсурдно необмислени обекти, напълно изключващи възможна намеса на професионалист дизайнер при проектирането им (фиг.6). Въпреки неоспоримите подобрения и положителни нови моменти, които бяха отбелязани в гр. Варна липсва модерна визия към историческите паметници на града. Те засега са оставени или без интерес (което е странно пред вид ориентирания към туризма местен бизнес), правят се незначителни козметични усилия или пък се разрушават от комерсиални подбуди за да се изградят нови доходоносни постройки с посредствени архитектурни качества. Същевременно в други градове на страната има примери за по-адекватно и съвременно отношение към дизайна на обекти от градската среда. Подобен пример е проекта за оформление на историческата и пешеходната зона около „Джумая Джамя“ в Пловдив, както и информационни съоръжения свързани със археологическите паметници в централната част на града. Съвременни и адекватни на необходимостите и стила дизайнерски решения могат да се посочат и в други градове.



Фиг. 7. Примери от централната градска зона на гр. Пловдив след 2012г. (фотография на автора).

В ергономичен и урбанистичен план може да се заключи, че липсва мащабност и визия за бъдещето т.е. реално търсене на решение на проблемите независимо дали мерките биха били популярни или не. Транспортната система, улиците са все така тесни, а се разрешава строителство без да се осигуряват открити паркинг места. В резултат намаляват пешеходните зони и участъци за отдых, без да са непременно детски площадки. В Бургас

например общинските структури прилага последните тенденции в световен план по отношение на облекчаване транспортната структура – въведена е система за ползване на обществени велосипеди в централната градска зона. В тази посока се работи в големи туристически центрове като Париж, Марсилия, Палма Де Майорка и др..



Фиг.8. А- Атоматизиран панел за продажба на билети и информация за велосипеден транспорт на град Марсилия; Франция;
Б – стойка за велосипеди и технологичен модул – Палма де Майорка;

2. Изводи:

1. Наблюдава се положителна тенденция към разработване на нови съоръжения, комплекси и системи: съвременни площадки за игра, комуникационни и автоматизирани устройства за услуги, заслони, модулни преградни и рекламни конструкции.

2. По отношение на естетически качества и решения на проблемите в различните градове на страната се наблюдават различни подходи, степени на развитие и адекватност на съвременните тенденции. Въпреки неоспоримия напредък, може да се обобщи че твърде често проектите не отговарят на нивото на високите стандарти на дизайнерска продукция в други страни от Европейския съюз. Причините за тази обобщена констатация са много и разнопосочни.

2.1. Очевидна е необходимостта от подготвени специалисти в областта на дизайна за градска среда, а не само строителни техници или архитекти при осъществяването на подобни инфраструктурни проекти.

2.2. Друга причина е и недостатъчно запознаване с конкретиката на всеки обект,

недобросъвестност при изпълнението и занижен контрол.

3. Старите нормативни документи изглежда не са адекватни на съвременните проблеми, а нови регулаторни и ограничителни правила не са в интерес на строителния бизнес, затова вероятно не се и приемат. Като резултат се отчита струпване на жители и работещи в централните градски зони, което води до множество нови проблеми и нужди, непознати преди години. Очевидна е необходимостта от радикални мерки ориентирани към бъдещето а не само козметични пропагандни кампании.

Литература:

1. Тачев. М; „СЪВРЕМЕННИ ТЕНДЕНЦИИ В ЕКСТЕРИОРНИЯ ДИЗАЙН НА ГРАД ВАРНА“ ; Конференция “Месец на науката - Варна 2000”, Съюз на учените – гр. Варна; 2 – 27 октомври 2000 г.
2. Ando; N. “A Form Analysis Of Japanese Pedestrian Decks And European Plazas”; Journal of Industrial Design and Engineering Graphics ; Volume 10; Special Issue 2015; Papes of the International Conference on Engineering Graphics and Design - ICEGD 2015 11-13 June 2015; Section 4; Industrial Design and graphic Design; p.9 -14; SORGING; Romania; ISSN 1843 – 3766; Online version: ISSN 2344 – 4681; ISSN –L 1843 – 3766
3. Наредба номер 1 от 12 януари 2009г. за условията и реда за устройството и безопасността на площадките за игра на МРРБ; МВР и ДАЗЗД.
4. „АКТУАЛНИ ТЕНДЕНЦИИ ПРИ БЪЛГАРСКИЯ ДИЗАЙН ЗА ГРАДА В КОНТЕКСТА НА МНОГООБРАЗИЕТО НА АРХИТЕКТУРНАТА СРЕДА”; “Известия на съюза на учените гр. Варна” 2012; - Варна ; 2012г.
5. Булев, Т. (1990г.), “Дизайн на градската среда”, ”Техника”, С.,
6. Делчев, С. (1993), ”Основи на промишления дизайн в архитектурата” Техника, С.
7. Иванова, Н. (1988) “Дизайн за градската среда”.БАН С.

За контакти:

9010 Варна, ул. “Студентска”1
Технически университет -Варна

Гл. ас. д-р Момчил Тачев
e-mail: m_tachev@abv.bg