

Как да запазим уникалната архитектурна среда на Димитровград

В последно време темата за Димитровград, като архитектурна ценност стана доста актуална. Градът се появи в националното медийно пространство като беше обявен за строеж на века от предаването *Събитията на XX век* по БНТ. Това предизвика доста бурни реакции – предимно отрицателни, защото се оказа – хората (както и мнозинството от архитектите) просто не бяха запознати с темата. Междувременно, голяма част от централните градски територии и сгради бяха декларирани от *Националният институт за недвижимо културно наследство* (НИНКН – бившето НИПК) като *недвижима културна ценност* (или *паметник на културата* както беше известно до скоро). Това също предизвика реакции, но този път доста по-умерени и предимно положителни. Може би, когато става въпрос за обществено гласуване – всички са склонни да не приемат събитието толкова на сериозно. Когато обаче професионалисти потвърдят важноста му – тогава нещата изглеждат доста по-правдоподобни.



Водната кула



Идейно решение на мостът при водната кула

Какво обаче наистина е ценното на Димитровград? Сградите в централните части на града строени през 50-те години на миналия век далеч не са единствени както за България, така и за Европа и Русия. Такива сгради има в много държави от Източна Европа. У нас също ги има в голяма част от работническите градове от средата на миналия век като Перник, София, Враца и други.

Ценността на Димитровград е друга – градът е изграден почти изцяло по единен градоустройствен план – планът на архитект Петър Ташев. Уникален проект за своето време и единствен по рода си не само в България. Така поставен – Димитровград не е ценен само и единствено със своите сгради, а най-вече с пространствата си, със средата. И именно тази среда трябва да бъде опазена.

В същото време се реализира проект за модернизация на международното железопътно трасе Пловдив – Свиленград. Изграждането на проекта като цяло се приема доста положително. Но до колко този проект е съобразен с ценното димитровградско градоустройство? Как би могло да се съчетае умело старото с новото?

Това бяха въпросите, които ме провокираха, когато започнах реализацията на дипломната си работа в катедра *Градоустройство* на Университета по архитектура, строителство и геодезия през изминалата година.

Започвайки да работя по дипломната си работа – първо разгледах най-важните за мен настоящи проблеми. Съществуващият железопътен арел е разположен в централното градско ядро и разделя Димитровград на две части – северна и южна. Това е така защото при строителството на града се приема концепцията за запазване на съществуващото по

онова време трасе и жп гара на село Раковски. Изместването ѝ би било доста скъпа инвестиция както тогава, така и сега. Това обаче създава проблеми с достъпността през жп линиите, която сега е осигурена от два пешеходни подлеза и два автомобилни моста, като единият от тях се намира далеч в източната, предимно индустриална част от него. Тези връзки са изключително недостатъчни и не удовлетворяват изискванията за достъпна градска среда от трудноподвижни хора. Това също води и до трайно установяване на нерегламентирани пешеходни пресичания на линията на няколко места, където за момента не съществуват изградени инфраструктурни връзки. След планираното изграждане на международна скоростна жп линия, същата ще бъде обезопасена с защитни мрежи, а на места и с триметрови бетонни шумоизолационни стени (а не стъклени!). Това ще доведе до затваряне на всички нерегламентирани пешеходни връзки, но също така ще прекъсне и визуалните връзки от двете страни на града. Проектът предвижда обаче единствено един нов подлез при спортната зала, което е недостатъчно.

Също така реализираният се проект предвижда да бъде изграден нов мост при водната кула, тъй като старият не отговаря на техническите изисквания за новата жп линия. При проектирането на такъв обект трябва да се вземе предвид факта, че мостът ще бъде част от пространствената визия на Димитровград, а в България, за жалост, няма практика в проектирането на обекти на инженерната инфраструктура да участват архитекти (а и самите архитекти не са заинтересувани от това).

Друг проблем засяга водната кула, която е най-старият архитектурно-строителен паметник в Димитровград – построена е в края на 19 век за да обслужва парните локомотиви. В същото време тя не е включена в списъците като сграда – недвижима културна ценност.

Анализирайки подробно природните и исторически аспекти на Димитровград, градска активност, транспорт, пешеходни и автомобилни потоци, визуално-пространствени репери и други, в дипломната си работа със заглавие *Прекъснатите връзки в градската среда – Димитровград* изградих една концепция за развитието на Димитровград, която независимо дали е реалистична или по-скоро оптимистична, показва една възможна перспектива за бъдещото развитие на нашия град.

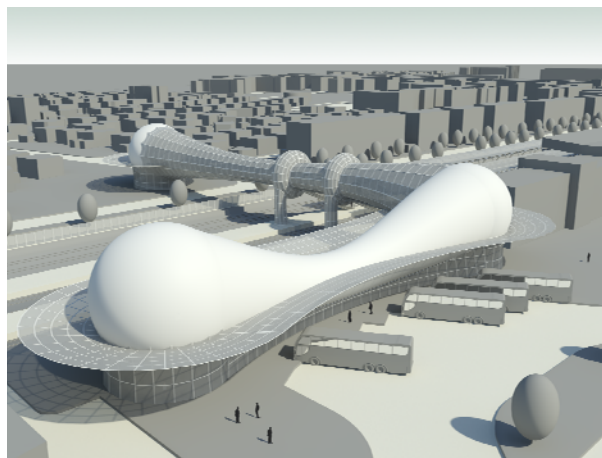
Първо разгледах теоретично различните възможности за преминаване на железопътният възел през града. Възможностите за наземно, подземно или полу-подземно преминаване крият своите положителни и отрицателни страни. Но желаяйки да се запази градоустройствената структура такава каквато е замислена първоначално – следва да се каже че всяка по-радикална намеса като изместването на трасето или „попавянето“ му под земята би довела до промяна на всички основни потоци от хора и превозни средства. А това ще доведе до цялостно изменение на градските връзки, активни зони и прочее. Разбира се, искайки да съхраним градската среда със своите активни зони – бул. Трети март – водната кула – бул. Димитър Благоев и подходите към бул. България и централната градска ос, то неизменно трябва да запазим структурата на железопътния възел.

От тук нататък интерпретациите в градската среда могат да бъдат най-различни. Аз се насочих към развитието на вторично пешеходно преминаване при жп гарата и оста на улица Оборише, като се затвори пръстен от активни градски точки и се развият потоците към Габера, където преобладава предимно ниско застрояване. Основното пешеходно преминаване се запазва при моста на водната кула, като се разширява и облагородява. При жп гарата предлагам да се развие нов железопътно-автобусен терминал, който да улесни комбинирания превоз на пътници, както и да улесни достъпа до разнообразен междуградски транспорт.

Понастоящем строящата се нова автогара заема изключително неблагоприятно местоположение. Тя задънва централната градска ос при бул. България, което ѝ дава нехарактерна важност. Трябва да се има предвид и факта че тя не е решена добре и чисто транспортно, което ще си проличи веднага шом тръгнат първите автобуси. Мястото ѝ не е там.



Идейно градоустройствено решение на димитровградския център (макет)



Идейно решение на железопътно-автобусният терминал (визуализация)

Други предложения на дипломния ми проект са:

- пешеходната връзка при спортната зала и квартал Славянски да стане надземно – с пасарелка, а не с подлез, който би създавал доста предпоставки за престъпни деяния в тази част на града.
- предложение за реализация на ново активно градско пространство, площад при кръстовището на ул. Емилиян Станев и бул. Трети март.
- нов автомобилен мост при бившата баня
- разширяване на териториалния обхват на защитените сгради и пространства със статут *недвижима културна ценност* от национално значение и задължителното включване на водната кула
- идейно архитектурно-строително решение за новия мост при водната кула
- предложение за нова организация на неделния пазар без да се налага неговото тотално изместване.

Разбира се, един проект като този не може да претендира за абсолютна обективност, за всеобхватност и безпристрастие. Той не може да бъде взет и реализиран едностранно, дори и да има желание за това. Проектът обаче, дава посоки за размисли, за дебати и интерпретации. Зашото Димитровград заслужава своето минало, но също така заслужава и своето бъдеще.

10 януари 2012, вестник Новинар - Юг, Хасково

автор: Владимир Паланков