

Раздел 1 ПРОБЛЕМЫ ГОРОДОВ

УДК 711

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СИСТЕМЫ ВЪЕЗДОВ В ГОРОД МИНСК

Авсюкевич В. И.

магистр архитектуры, аспирант кафедры «Градостроительство», БНТУ

В статье проанализирована архитектурно-планировочная структура сложившейся системы въездных магистралей города Минска, охарактеризованы направления основных улиц, въездов и магистралей относительно поэтапности развития города. Указаны исторические, географические и экономические предпосылки формирования архитектурной среды въездов в город, а также обозначена проблема архитектурно-художественного облика данного типа пространств на современном этапе его становления.

Введение. Первое впечатление о городе составляют места въездов. В историческом прошлом это были крепостные ворота и заставы. Въездные ворота с древности являлись важнейшим местом города – здесь велась торговля, вершился суд, проводились собрания, заключались сделки. Ворота, как единственный вход и въезд на территорию города, имели также символическое значение – они строились и там, где не было стен, для того чтобы закрепить «рубеж» превращения дороги в улицу, служили символом перехода из одного вида пространства (пригород) в другое (собственно город).

В настоящее время въезды в город также выполняют важную роль в формировании его архитектурного образа. Однако, они зачастую не имеют четкой структурной организации и проходят через непрезентабельную застройку складских, коммунальных территорий и промышленных предприятий.

Поэтому на сегодняшний день является актуальным создание представительских зон на главных въездах в город (в особенности, в столицу г.Минск), которые соответствовали бы уровню благо-

устройства и масштабу городской застройки. Там же могут быть созданы условия для размещения развитых транспортно-пересадочных узлов, крупных автостоянок, объединенных с общественно-деловыми зонами, гостиничными и развлекательными комплексами.

Формирование системы городских въездных магистралей и развитых въездных зон позволит повысить общий потенциал градостроительного и социально-экономического развития периферийных районов. В дальнейшем это создаст условия для формирования в пригородных зонах территорий для нового строительства жилья и ландшафтно-рекреационных комплексов. Однако, совершенствование архитектурно-градостроительной организации въездных зон – достаточно сложная и многоплановая задача, требующая соответствующей научной проработки до внедрения в практику.

Основная часть. Проблема архитектурно-градостроительной организации въездов в город прямо или косвенно находит отражение в трудах многих исследователей. В работе Д.Апплейярда, К.Линча и Д.Майера «Вид с дороги» проводится мысль о том, что «помимо утилитарных качеств транспортная магистраль может обладать качествами произведения искусства, а наблюдение за дорогой должно вызывать у человека эстетическое наслаждение» [1, с.7]. Восприятию окружающей среды города с движущегося транспорта посвящено исследование К.Линча. В системе создания

образа города к аспекту опознаваемости К. Линч добавляет аспект препятствия.

Его Линч связывает с главными направлениями въезда в город. Препятствия движению на этом пути, «часто резко осложняющие структуру, в определенных случаях способны ее прояснить» [2]. Представляется необходимым внести ясность в определение понятия въезда в город. В современном городе организация и архитектурное благоустройство въезда не могут ограничиваться одной точкой (как в прошлом, въездная брама или застава), а должны охватить все пространство подъездного пути, в пределах от пригородной зоны до входа в непосредственно городскую застройку. Таким образом, становится возможным выделение въездной зоны города как особого городского пространства, выполняющего посреднические функции въезда и выезда, перехода из одного типа пространства в другое. Такие пространства являются одновременно связующим и разграничивающим элементом городской среды. Они могут быть выражены в разных архитектурных и градостроительных формах, но их определяющим признаком является сочетание двух принципов: с одной стороны, это «переход» между пространствами разного типа — негородским и городским; с другой стороны, это маркировка, выделение границ города. Границы пространства въездной зоны предлагается определять вдоль въездной магистрали 600-1000 м, что связано с условиями зрительного восприятия города с движущегося транспорта, а именно минимальным и максимальным циклами восприятия при движении на автотранспорте со скоростью 60 км/час. Глубинный размер будет определяться исходя из планировочной структуры застройки от 50 до 300 м.

Решение задачи совершенствования существующих въездных зон в г. Минск следует начать с исторического анализа их формирования. В данном процессе можно выделить четыре характерных этапа:

• Первый этап (XI-XIV вв.) — формирование структурно-функционального каркаса города под влиянием внешних условий.

Возникновение и развитие древнего Минска соответствовало общим закономерностям формирования структуры расселения этого периода, которая отличалась процессом бурного роста городов, обусловленным географическими и стратегическими факторами, т.е. размещением на торговых путях и в местах, удобных для обороны. Расположение на пересечении торговых путей сделало Минск крупным транзитным пунктом на пути из Киева к берегам Балтийского моря. Ограниченное количество въездных ворот, искусственно созданные укрепления, а также центральное размещение важных городских объектов обуславливали формирование радиальной планировочной системы города [4].

Позднее начали развиваться посадские поселения за пределами Замчища и сформировались внешние связи, которые определяли направления роста города. В левобережной части складывается Троицкое предместье с ярко выраженной планировочной осью, соответствующей Логойскому и Борисовскому направлениям внешних связей. Через Комаровское болото проходил древний путь из Руси через Оршу в Минск, въезд в город осуществлялся через Сторожевые ворота [4, с.32]. В правобережной части формируется Раковское предместье, Нижний рынок и застройка в районе современной ул. Зыбицкой. В XIII в. в северо-западном направлении вдоль реки Немиги проходил старый торговый тракт. Недалеко от Низкого рынка, справа от левого берега реки, начиналась дорога на Раков — Раковский тракт. Планировочные оси этой части города в этот период приблизительно равнозначны с незначительным приоритетом Койданово-Слуцкого направления (современная ул. Революционная) [3, с.11] (рис.1).

• Второй этап (XIV-XVII вв.) характеризуется структурными преобразованиями въездов в город.

К середине XV в. через Минск проходят три большие дороги – северная через древний Логожск (Логойск), Борисов, Оршу, Смоленск в Москву, юго-западная через Слуцк на Волынь и далее к Царьграду, западная - через Брест и далее. Они были главными городскими артериями.

На протяжении XVII-XVIII вв. территория Минска разрасталась в южном, восточном и западном направлениях. В этот период развитие планировочной структуры Минска происходило главным образом в правобережной части города и было связано с активным освоением территории в юго-западном направлении, что было обусловлено как политическими (западный вектор развития), так и географическими (особенностями природного ландшафта) факторами.

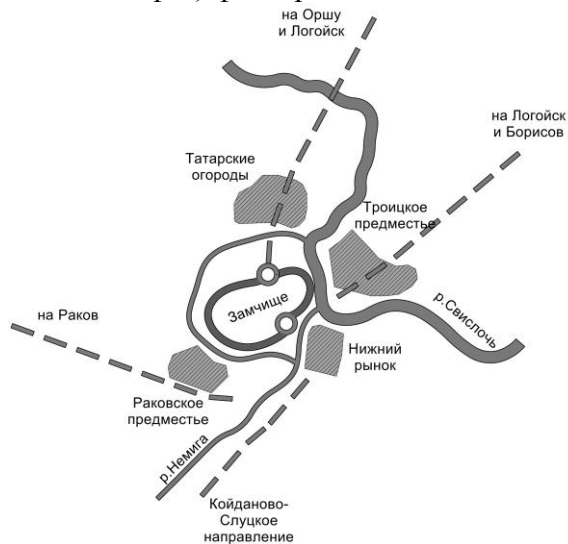


Рис.1. Схема основных направлений въездов в Минск, сложившаяся к XIV вв.

При этом сохранились неизменными Раковское и Койданово-Слуцкое (теперь уже Варшавское) направления. Закрепленные планировочно Виленское, Логойско-Борисовское (приоритетное), Могилевское направления образовали цельную планировку Троицкого предместья [3, с.12] (рис.2).

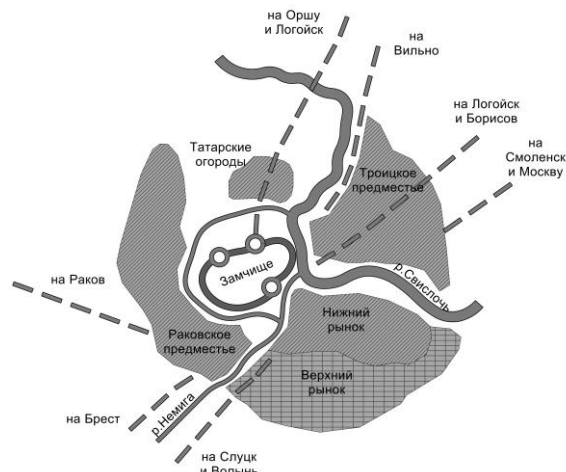


Рис.2. Схема основных направлений въездов в Минск, сложившаяся к XVII вв.

• Третий этап (XVII в.-XIX в.) характеризуется наращиванием потенциала главных магистралей во время роста городской застройки. Происходит смещение точек въезда в город, формирование пространства подъездного пути в пределах от пригородной зоны до входа в непосредственно городскую застройку.

С конца XVIII в. происходят радикальные изменения политики градостроительства, связанные с реализацией градостроительных принципов и приемов классицизма. Особенно заметные преобразования происходят в левобережной части, где в районе Троицкой горы окончательно формируется веерная структура, главными планировочными осями которой становятся:

- улица Александровская (современная ул. М. Богдановича), объединявшая пути на Вильно, Москву (Логойск, Борисов);
- утраченная ныне улица (район современной ул. Красной), объединявшая дороги на Москву и Могилев.

В правобережье развитие городской застройки осуществлялось преимущественно в восточном направлении от сохраняющего свои функции планировочного центра – Верхнего рынка. Важнейшей планировочной осью новой застройки стала улица Захарьевская (сейчас пр. Независимости), объединившая

дороги на запад и восток (Варшава-Москва) [4, с.34].

В XIX в. основные направления развития застройки сохраняются. Главная улица города берет начало от Борисовского тракта и занимает доминирующее положение в плане города (трасса современного пр. Независимости) (рис.3).

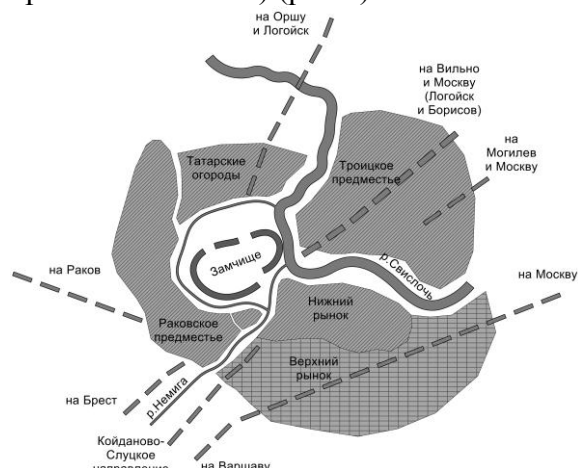


Рис.3. Схема основных направлений въездов в Минск в XVII-XVIII вв.

• Четвёртый этап (XIX в. - наст. время) характеризуется структурными преобразованиями главных магистралей, а также формированием развитой системы городских въездных магистралей и въездных зон.

В XIX в. город развивался в юго-восточном направлении. Был сформирован планировочный диаметр города: Койдановский тракт (ул. Брилевская) – ул. Московская – ул. Захарьевская, который отвечал дорогам на Варшаву и Москву. Планировочную структуру города значительно изменила прокладка в 1871-1874 гг. Московско-Брестской и Либаво-Роменской железных дорог. Минск стал важнейшим железнодорожным узлом и начал расти главным образом в юго-западном направлении вдоль железнодорожных путей. Таким образом, Минск соединился с центром России, Польшей, Прибалтикой и Украиной [3, с.219].

Начало XX в. характеризуется существенными изменениями планировочной структуры города. Основными

направлениями развития остаются железнодорожные линии. Сложившийся городской диаметр (ул. Захарьевская) получил окончательную трактовку главной улицы города (ул. Советская, современный пр. Независимости) (рис.4).

В период 1945-1975 гг. развитие Минска отличалось бурными темпами роста. В соответствии с генеральным планом 1946 г. особенно интенсивно осваивались территории вдоль основных планировочных русел – Московского и Могилевского направлений, где осуществлялось строительство крупных промышленных предприятий в комплексе с жилыми поселками (комплекс Минский тракторный завод, Минский автомобильный завод и др.) [4, с.41].

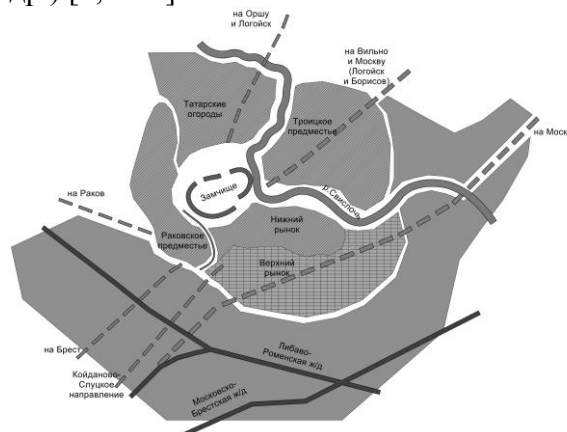


Рис.4. Схема основных направлений въездов в Минск в XIX-нач. XX вв.

При этом важное значение в планировочной структуре города сохранили Гомельское и Брестское направления, менее значимы Виленское и Раковское.

Главные въезды в Минск составляли два шоссе: Москва–Брест и Могилев–Вильнюс. Завершались эти въезды комплексами жилых зданий. Остальные магистральные въезды в город как по железным дорогам, так и по шоссе, в то время еще не получили должного архитектурного оформления.

К концу XX в. общая территория города составляет около 200 тысяч га. Развитие его в основном происходит в пределах внешнего кольца. Центр развивается в северо-западном направлении вдоль водно-зеленого диаметра и главных радиальных

магистралей – улицы М. Горького (современная М. Богдановича), пр. Дзержинского, пр. Партизанского и т.д. Частично застраивается и юго-восточное направление.

На основании историко-генетических сведений о формировании основных направлений въездов в г. Минск становится возможным выявление предпосылок формирования современных въездных магистралей:

- Минск образован в узловой точке формирующейся системы расселения региона, на пересечении сухопутных путей широтного и меридионального направлений. Направления внешних взаимодействий города создали условия для формирования центричности композиции плана и радиально-кольцевой схемы планировки центрального ядра города.

- Непрерывный рост города, создавший определенные условия застройки и требующий специфических решений, способствовал развитию магистралей сразу в нескольких направлениях.

- Основой каркаса градостроительной системы г. Минска стали исторические дороги, первоначально выполнявшие исключительно коммуникационные функции и тяготеющие к первым градообразующим объектам (сначала – Замчище, затем – предместья Минска, и наконец, сооружения железной дороги и их обслуживания). Тракты стали первыми композиционными осями городской застройки и определили характеристики планировочной структуры города, которые прослеживаются вплоть до настоящего времени.

На сегодняшний день в г. Минск ведут восемь въездов:

- юго-западный въезд по пр. Дзержинского и далее на Брестское шоссе – обеспечивает выход на трассу Брест-Москва;

- западный въезд по ул. Притыцкого через район Каменная Горка и далее на Раковское шоссе – обеспечивает связь города с Гродно и Вильнюсом;

- северо-западный въезд по ул. Тимирязева через район Ждановичи и далее на Заславское шоссе – выход на трассу, ведущую к Молодечно;

- северный въезд по ул. Долгиновский тракт через район Цянка – выход на трассу, ведущую к Мяделю;

- северо-восточный въезд по Логойскому тракту и далее на Логойское шоссе – обеспечивает выход на трассу, ведущую к Витебску;

- восточный въезд по пр. Независимости через район Уручье – выход на трассу, ведущую к Москве;

- юго-восточный въезд по Партизанскому проспекту через район Шабаны – выход на трассу, ведущую к Могилеву и Гомелю;

- южный въезд по ул. Кижеватова и далее на Слуцкое шоссе – выход на трассу, ведущую к Слуцку.

Из всех въездов в город приоритетными являются юго-западный и восточный въезды (автомобильная дорога является участком трансъевропейского транспортного коридора, соединяющего Германию, Польшу, Беларусь и Россию), а также юго-восточный въезд (автомобильная дорога обеспечивает выход к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда). Однако, архитектурное завершение в конце имеют только юго-западный въезд (ансамбль застройки проспекта Дзержинского), восточный (ранее – ансамбль жилых домов, сегодня – застройка микрорайона Уручье). Из неприоритетных направлений стоит отметить западный въезд с комплексом высотных зданий по ул. Притыцкого и северо-западный въезд (жилой комплекс Лебяжий, а также спорткомплекс Минск-арена).

За последние годы значимость въездов в город подтверждается новыми современными функциями, которые они вы-

полняют. При этом рассматриваться должны не столько точки въездов, сколько въездные зоны. Все возрастающее значение въездных зон города предъявляет определенные требования к их архитектурно-художественному облику.

Заклучение. Проведенный анализ исторического возникновения и развития транспортных магистралей и въездных зон г. Минска позволяет обозначить проблему формирования данных пространств как весьма актуальную. Несмотря на положительные тенденции, на сегодняшний день архитектурно-художественная составляющая въездных зон магистралей продолжает нуждаться в дальнейшем совершенствовании и внимании со стороны архитекторов и градостроителей. Современное функциональное использование данных территорий потребует значительных трансформаций – должны будут развиваться обслуживающие, деловые, производственные функции, что является характерным для въездных

градостроительных узлов крупных городов.

Литература:

1. Коптева, Г.Л. Семантика «порога» в архитектурной ритмике городской среды / Г.Л. Коптева. – Харк. нац. акад. міськ. госп-ва – Х.: ХНАМГ, 2009. – 104 с.

2. Линч, К. Образ города / Пер. с англ. В.Л.Глазычева; Сост. А.В.Иконников; Под ред. А.В.Иконникова. – М.: Стройиздат, 1982.-328 с., ил. – Перевод изд.: *The Image of the City* / Kevin Lynch. – The M.I.T Press.

3. Минск. Старый и новый / авт.-сост. В.Г. Воложинский; под ред. З.В. Шибeko. – Минск: Харвест, 2007. – 272 с.: ил.

4. Осмоловский, М.С. Минск / М.С. Осмоловский.- Москва: Гос. Изд-во лит-ры по строитву и арх-ре, 1952.- 70 с.

THE FORMATION OF THE ENTRANCE SYSTEM IN MINSK (HISTORICAL ASPECT)
Ausiukevich V.

Belorussian National Technical University

The article analyzes the architectural and planning structure of the existing entrance system in Minsk. It also identifies the preconditions for the formation of architectural entrance's surrounding in the city and identifies the problems of architectural appearance of this type of spaces.

Поступила в редакцию 01.12.2014

УДК 711.58

**ОТКРЫТОЕ ОБЩЕСТВЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО
В РАЙОНАХ МАССОВОЙ ЖИЛОЙ ЗАСТРОЙКИ МИНСКА**

Вашкевич В. В.

канд. арх., доцент, кафедра «Градостроительство», БНТУ

Преобразование системы открытых пространств жилых образований Минска, сложившихся во второй половине XX века, является одним из направлений их реконструкции. В статье излагается концепция совершенствования общественных пространств в массовой застройке, предполагающая создание условий на междворовых территориях для осуществления таких видов деятельности населения, как отдых, общение, игры. Методика определения границ общественных пространств в жилой застройке основывается на установлении границ всех остальных типов открытых пространств (полуобщественных, частных, полупричастных).

Введение. В рамках разработки корректировки Генерального плана г. Минска в 2014 году на кафедре «Градостроительство» БНТУ выполнено исследование на тему «Основные направления совершен-

ствования структурно-планировочной организации общественных пространств», один из разделов которого был посвящен проблеме совершенствования пространственной организации сложившейся жилой застройки (авторский коллектив В.Вашкевич, Ю.Протасова, В.Сысоева, Т.Рачкевич). Впервые общественные пространства столицы стали предметом рассмотрения разработчиков генерального плана. Следует отметить, что и в других белорусских нормативных документах (технических кодексах установившейся практики) также нет рекомендаций по формированию общественных пространств. В них