

бие проектировщику / Г.А. Потаев, Г.Р. Потаева.
– Минск: «Минсктиппроект», 2011. – 204 с.: ил.

5. Bonenberg, A. *Beauty of the City – Urban Empathy. Case Study – Catania in Sicily / A. Bonenberg.*
– Poznan: Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, 2011. – 219 s.

6. Вольнсков, В.Э. *Информационно-технологические методы проектирования в архитектурном формообразовании / В.Э. Вольнсков.* – М.: РСС, 2012. – 188 с.

URBAN PUBLIC SPACES NETWORK

Potaev G.

We have reviewed background and forming conditions of urban public spaces network that are places of concentration of attractive to people functions, public activities centres and fulfill an important communicative and structure forming role in cities.

Поступила в редакцию 1.12.2014 г.

УДК 711.581

НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ УРБАНИЗИРОВАННЫХ ПРОСТРАНСТВ ГОРОДА МИНСКА

Протасова Ю. А., Рачкевич Т. Е.

кандидат архитектуры, доцент, доцент кафедры «Градостроительство»
старший преподаватель кафедры «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции», БНТУ

В условиях отсутствия территориальных резервов для роста города Минска особую остроту приобретает проблема его реконструкции. Совершенствование структурно-планировочной организации общественных пространств является ключевой составляющей этого процесса, так как именно от их состояния зависит впечатление гостей Минска и его жителей о качестве проживания, ведения бизнеса и других видов социальной активности.

Введение. Общественные городские пространства постоянно трансформируются и развиваются: ведется реконструкция улиц и площадей, скверов и набережных. Вопросы совершенствования общественных пространств города решаются на всех уровнях проектирования, но на практике чаще всего все сводится к разработке локальных проектов главных улиц и проспектов, площадей, благоустройства отдельных пешеходных зон. К сожалению, такие проекты не связаны общей концепцией развития общественных территории города. Сегодня общественные пространства не являются отдельным объектом проектирования, а их пространственное решение является следствием реализации проектов застройки микрорайонов, жилых и общественных комплексов.

Основная часть. На кафедре «Градостроительство» БНТУ была проведена научная работа «Основные направления совершенствования структурно-

планировочной организации общественных пространств» в составе объекта «Генеральный план г. Минска (корректировка)» /1/, в рамках которой осуществлен анализ структурно-планировочной организации территории Минска, обследованы общественные городские пространства, разработаны рекомендации по совершенствованию общественных пространств. Результаты исследования показали, что в настоящее время в Минске отсутствуют какие-либо программы по совершенствованию структурно-планировочной организации открытых общественных пространств.

В рамках исследования на основе теоретических данных уточнено понятие «общественное пространство», выявлены его отличия от остальных типов городских открытых пространств (полуобщественных, полуприватных, частных). Общественными предлагается считать урбанизированные пространства, которые доступны круглосуточно для всех категорий жителей и гостей города.

Проведено обследование сложившегося состояния общественных пространств центрального ядра Минска и выявлены их типологические особенности, характер их использования потребителями, визуально-эстетические аспекты. Установлено, что ведущими типами открытых

общественных пространств являются урбанизированные пространства – улицы, площади, перекрестки.

В результате анализа выявлена специфика сложившейся структурно-планировочной организации общественных пространств города:

- открытые общественные пространства города составляют 50% от его территории, что объясняется наличием в структуре элементов водно-зеленого диаметра города;

- соотношение площадей ядра центра и общественных урбанизированных пространств 23 к 1, что соответствует нормативным рекомендациям по доле территории, занимаемой улицами и площадями по городу;

- 87% площади общественных урбанизированных пространств – это улицы, соответственно 13% - площади;

- территория, занимаемая пешеходными улицами, составляет 1% от всей площади открытых общественных пространств.

В центральном ядре Минска сложилась решетчатая сеть уличных пространств с ярко выраженной пространственной осью — проспектом Независимости. Неоднородности системы открытых пространств способствует контраст в величине межуличных территорий (плотность перекрестков колеблется от 2 до 15 единиц на 50 га), что совместно с низкой степенью формирования вертикальной структуры пространств (надземной и подземной) свидетельствует о недостаточной зрелости интеграционных процессов на территории центра.

Отношения между общественными пространствами характеризуются не только связностью, что обеспечивается транспортом, но и необходимостью изоляции. В первую очередь это касается разделения пешеходных и транспортных пространств. В пределах центрального ядра Минска наблюдается высокая концентрация общественно значимых функций, что иллюстрирует нарастание процесса диверсификации, порождающего

формирование относительно самостоятельных ареально-узловых образований специализированного характера (преобладание культурно-зрелищных и просветительских функций, торговых и общественного питания, административно-деловых) и полифункциональных.

В архитектурно-планировочной организации центрального ядра Минска имеются позитивные аспекты: оптимальное сочетание урбанизированных и природно-урбанизированных открытых пространств, наличие фрагментов историко-культурного наследия.

Проведенные анализ и оценка состояния открытых общественных пространств города Минска указывает на наличие ряда проблем в функционально-пространственной и визуально-эстетической их организации:

- экспансия транспорта на территории центра, а также пространственное совмещение транспортных, пешеходных путей сообщения и парковки автомобилей;

- практически полное отсутствие безопасных, сомасштабных человеку и визуально привлекательных пешеходных зон;

- недостаточный уровень культурно-духовного потенциала центра, разорванности в пространстве и транспортно-угнетения имеющихся отдельных са-кральных пространств;

- недостаточная развитость и неравномерность интеграционных процессов на территории центрального ядра города, что не способствует выполнению центром его генерирующей роли в стимуляции различного рода инновационных преобразований общественной жизни;

- неравномерное распределение общественных пространств на территории центрального ядра;

- затруднения в использовании пространств обитателями, туристами, что свидетельствует о недостаточной развитости системы пространств в целом,

- многочисленные пересечения пешеходного и транспортного движения;

- отсутствие пешеходных улиц.

Центральное ядро города пересекается рекой Свислочь, на четырехкилометровом протяжении которой насчитывается только 5 мостов (расположенных в среднем через 800 метров), из них только 2 пешеходных. Фактически складывается расчлененное пространство ядра центра города.

Все сакральные пространства совместно с формирующими их зданиями и сооружениями являются репрезентативными объектами на уровне страны и города. Состав и взаимная взаимосвязь духовно ценных объектов на территории центрального ядра недостаточны (в среднем один объект на 55 га территории ядра, при среднем расстоянии между отдельными объектами до 1200 м). Это усложняет организацию туристических маршрутов (от 300 м до 800 м при наличии попутных фокусов тяготения). Имеющиеся объекты не объединены визуально, а также системой удобных пешеходных связей.

Основной ролью минских улиц является транспортное передвижение. При этом центральное ядро пересекается главными городскими диаметрами – проспектами Независимости и ул. Ленина – проспектом Победителей, а также транспортным дублером улицей Немига, по которым осуществляется транзитное движение транспорта, существенно снижающего комфорт пребывания человека в данном пространстве. Существующие пешеходные тротуары не имеют в своем составе рекреационных пространств, а используются как транзитная зона и пространства для входов в общественные здания. Ширина пешеходной зоны неравномерна и колеблется от полутора метров в исторических кварталах до 21 метра на проспекте Победителей.

Многочисленные пересечения пешеходных и транспортных путей затрудняют пользование общественными объектами. 70 - 80% пешеходных связей осуществляются в одном уровне, остальные

– в разных, при этом подземные переходы неудобны для людей с ограниченными возможностями. Подземные переходы во многих случаях выступают местами социальной активности, где происходит торговля, выступление уличных музыкантов. Таким образом, складывается ситуация, при которой транспорт вытесняет людей с улиц.

В Минске нет полноценных пешеходных улиц, на которых разворачивается городская жизнь, привлекательная для туристов и жителей. Отрезки пешеходных улиц малочисленны и, по сути, являются пешеходными транзитными путями (в среднем длиной по 150 м каждая). Они не связаны между собой и не могут трактоваться как система пешеходных путей сообщения. При этом минские улицы обладают ценным архитектурно-художественным потенциалом. Их застройка представлена зданиями, построенными в различные эпохи. Ансамбль проспекта Независимости представляет собой выдающийся пример зодчества. Вместе с тем условия восприятия архитектуры улиц крайне неблагоприятны из-за обилия автомобилей. Даже на улицах, где отсутствует транспортный транзит (ул. Карла Маркса и др.), стоящие автомобили существенно ухудшают комфорт пребывания человека.

Таким образом, общественные зоны улиц центрального ядра Минска представляют собой зоны психологического и физического дискомфорта, который вызван, прежде всего, устаревшей схемой организации транспортно-пешеходного движения.

Анализируя более детально центр Минска, видно, что общее число площадей, включая пространства перед значимыми общественными объектами массового посещения, составляет 21 единицу. Основные площади центрального ядра линейно расположены вдоль главной пространственной оси города. Столичные площади можно отнести к пространствам с равно приоритетным передвижением

транспорта и пешеходов, а также к площадям совмещенных функций (транспорт, пешеходы, автостоянки). Ни одна из этих площадей не может быть отнесена к пешеходной. Из-за чрезмерных размеров ряда площадей появляются зоны с пассивным уровнем визуального воздействия или полностью выпадающих из него, хотя эти зоны и являются безопасными для пешеходов. Пространства этих площадей недостаточно репрезентативны для их столичной роли. При наличии запоминающихся пространств (пл. Победы, пл. Я. Коласа), значимые акценты отрезаны транспортом от пешеходов, что создает помимо физического и психологического барьер при их восприятии.

К настоящему времени произошли глубокие изменения в потребностях населения, которые вызваны структурой его занятости: развитие сферы обслуживания, распространение внештатных форм сотрудничества (фрилансеров) и удаленных форм работы. Население стало уделять больше времени культурно-досуговой деятельности. С конца прошлого века на минские улицы постепенно проникают различные субкультуры (начиная с уличных музыкантов, спортсменов и заканчивая просителями). Массовая автомобилизация населения существенно ухудшила условия пребывания людей на улицах и площадях города.

Важным фактором является переход Минска в столицу независимого государства. Статус столицы предполагает необходимость создания новых общественных пространств для массовых мероприятий, связанных со спортивными событиями и национальными праздниками, а также для нужд развивающегося туризма.

Таким образом, ведущими предпосылками совершенствования структурно-планировочной организации открытых общественных пространств являются:

– потребность в открытых общественных пространствах, как основе формирования городских сообществ;

необходимость формирования нового качества общественных пространств, ха-

рактерных для столичного европейского города;

возросшие потребности населения белорусского общества в местах проведения культурно-досуговой деятельности на открытом воздухе;

- развитие всех видов туризма в Республике Беларусь (ознакомительного, медицинского, с целью отдыха и т.д.);

- развитие автомобилизации;

- развитие велосипедного транспорта.

Столичные общественные пространства формируются уникальными объектами, которые одновременно являются и объектами туристического интереса. К уникальным функциональным объектам относятся государственные, правительственные, административные и деловые объекты, а также объекты, являющиеся памятниками истории и архитектуры, застройка, отражающая отдельные этапы формирования города. Все эти объекты размещаются в планировочном ядре города, а также вдоль проспектов Независимости, Победителей и главной природной оси – водно-зеленого диаметра города – реки Свислочь.

Развитие общественных пространств ядра города необходимо увязывать со схемой туристических маршрутов города. Планировочная структура общественных пространств в пределах туристических маршрутов должна учитывать «временные срезы» развития города. При этом каждый «временной срез» должен иметь свою непрерывную безбарьерную пешеходную систему коммуникаций, включающую улицы, площади, курдونهры. Размеры элементов открытых пространств должны учитывать размещение туристических групп для получения информации об объекте, а также для возможности транзитного или направленного движения остальных потребителей городской среды, включать площадки отдыха. Началом и завершением этой внутренней пешеходной системы должны быть подключения к остановкам общественного транспорта, а также стоянкам личного и экскурсионного транспорта.

Связь между «временными срезами» предполагается осуществлять посредством различных видов транспорта.

Необходимо включать в систему общественных пространств города максимально большее число разнообразных типов «представительских» пространств – парадные, ритуальные, политические, сакральные, пространства массовых действий, символизирующие статус столичного города. Они формируются правительственными, административными и деловыми зданиями, а также вокруг монументов. Как правило, эти пространства решаются как площади, объединяемые транспортными и пешеходными коммуникациями в единую систему с использованием самой широкой палитры их свойств планировочного и объемно-пространственного характера. Также в центральной части города должны быть пространства-форумы, предназначенные для проведения народных собраний, митингов, шествий, и пространства массовых действий (ярмарки, народные гуляния и др.). Такие пространства должны соответствовать требованиям, предъявляемым к пешеходным и пешеходно-транспортным площадям городского и локального значения.

Система общественных пространств как в центре города Минска, так и в других планировочных зонах формируется вдоль транспортных улиц, на которые обращены входы в общественные объекты, что затрудняет пользование данных пространств. Этот прием не создает комфортного общественного пространства, роль его только коммуникативная.

При проектировании городских центров необходимо закладывать на его территории внутреннюю пешеходную систему коммуникаций, на которую должны быть ориентированы входы в объекты общественного обслуживания. Функциональное насыщение пешеходных пространств должны составлять объекты торговли, питания, культурно-развлекательного назначения и т.п. Пе-

шеходные пространства необходимо насыщать местами для отдыха и общения, что сделает их местами социальной активности. Территории, прилегающие к транспортным улицам с интенсивным движением, желательно отдавать под паркинги, стоянки и загрузку объектов. У транспортных узлов могут размещаться административные и деловые учреждения.

В центральной зоне города при реконструкции необходимо использовать новые элементы пешеходных коммуникаций — аркады, пассажи, галереи, пешеходные платформы и другие элементы; создавать места отдыха с выделением зон активного дневного, вечернего и ночного посещения. Для организации комфортных пешеходных пространств, многообразного и компактного размещения объектов тяготения населения можно использовать первые и подвальные этажи прилегающей застройки. Целесообразна интенсификация использования водно-зеленого диаметра в центральной зоне города путем введения речного транспорта, что позволит разгрузить в какой-то степени городской транспорт и даст возможность объединить в единый визуальный ряд уникальные объекты, расположенные вдоль реки Свислочь и посредством причалов обеспечит возможность их посещения.

Выдвинутые положения были апробированы в курсовом проекте «Реконструкция части города» на кафедре «Градостроительство» (рис. 1,2).

Заключение. Предложенная функционально-планировочная основа формирования новых городских центров, способы реконструкции и развития центральной части города Минска иллюстрируют направления совершенствования процесса формирования системы открытых общественных урбанизированных пространств города.

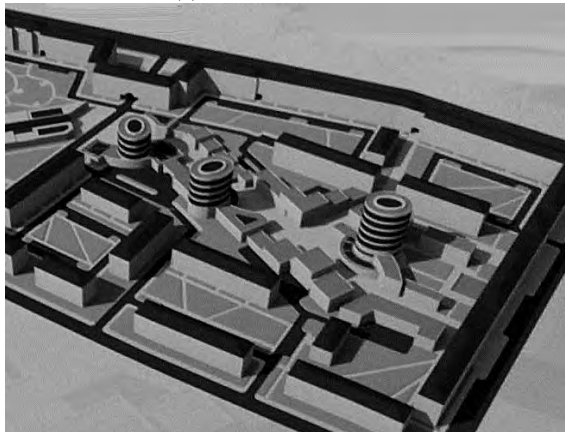


Рис.1. Курсовой проект Семеновй Карины



Рис.2. Курсовой проект Цюх Кристины

Литература:

УДК 711.554

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА РЕАЛИЗАЦИИ РАЦИОНАЛЬНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПЛОТНОСТИ ЖИЛЫХ ТЕРРИТОРИЙ МИНСКА

Сысоева В. А.

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

В статье рассматриваются актуальные вопросы плотности использования городских территорий, а также градостроительные средства и пути совершенствования пространственной структуры г. Минска с целью реализации рациональных показателей плотности жилой застройки в современных социально-экономических условиях.

Введение. В условиях новой градостроительной политики, предусматривающей отказ от дальнейшего расширения городской черты Минска, необходимо повышать эффективность использования внутренних территорий. Это определяет актуальность изучения возможности ра-

1. Основные направления совершенствования структурно-планировочной организации общественных пространств в составе объекта «Генеральный план г. Минска (корректировка)»: отчет о ХД №2389/146 /БНТУ/; рук. темы Вашкевич В.В.—М., 2014

DIRECTIONS OF IMPROVING PUBLIC URBAN SPACES of Minsk

Protasova J., Ratchkevitch T.

Belorussian national technical university

The proposed functional planning basis for the formation of new urban centers, methods of reconstruction and development of the central part of Minsk illustrate ways of improving the process of formation of public open spaces in urban cities.

Поступила в редакцию 01.12.2014 г.

ционального уплотнения жилых территорий города с сохранением и совершенствованием высокого качества жилой среды в конкретных градостроительных ситуациях. Повышение интенсивности использования территорий касается множества компонентов: доступность, социальная инфраструктура, благоустройство, комфорт, чистота, удобство, безопасность, наличие озелененных территорий. Требуется новая система управления развитием города, которая эффективно использовала бы все городские ресурсы. Концепция «компактного города» наце-