

ftop-realty/622145.html?crnd=42445. – Дата доступа : 12.01.2019.

3. Онищенко, Д. Обществу нужны различные форматы взаимодействия с природой / Д.Онищенко // *Speech: ландшафт.* – 2017. -- №20. – С. 18.

4. <http://gosvopros.ru/territory/khozyaystvo/parsinggardening/>. – Дата доступа : 11.11.2018.

5. Как горожане создают в мегаполисах сады и огороды, и что применимо в Беларуси? *Зялёныя парцал.* – Режим доступа: <http://greenbelarus.info/articles/14-10-2016/zachem-zhiteli-megapolisov-ustrayvayut-gorodskie-ogorody-i-sady-chto-mozhno-0>. – Дата доступа : 11.11.2018.

6. <https://verticalsad.ru/tag/%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B5-%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4%D1%8B>. – Дата доступа : 13.11.2018.

7. Модульный агрокультурный комплекс. – Режим доступа: <http://uandarchitects.tilda.ws/urbangardening1>. – Дата доступа : 12.11.2018

IMPROVING THE GREEN SPACES OF THE MINSK CITY

Protasova J., Nitievskaaya E.
Belarusian National Technical University

This article is devoted to the problems of improving the green spaces in Minsk. The analysis of the regulatory framework, foreign experience in the use of landscaping techniques in urban spaces was completed. Highlighting the need to support the initiative of residents in improving the comfort of the housing environment of the city.

Поступила в редакцию 20.01.2019 г.

УДК 711.7

АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНАЯ РОЛЬ МКАД В СТРУКТУРЕ ГОРОДА МИНСКА

Рачкевич Т.Е.

старший преподаватель кафедры «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции»
Белорусский национальный технический университет

В статье рассматривается история создания Минской кольцевой автомобильной дороги, ее реконструкции во взаимосвязи с изменяющейся архитектурно-планировочной структурой города, трансформация ее роли.

Введение. В 1946 году завершилась работа по разработке Генерального плана Минска. Авторами первого послевоенного генплана были архитекторы М. Андронов, Н. Трахтенберг, инженеры К. Иванов, Р. Образцова и В. Толмачев.

Генпланом Минска, в связи с увеличением численности населения и, как следствие, необходимостью территориального роста, были намечены для освоения территории в северо-восточном и юго-восточном направлениях. Были определены основные задачи по восстановлению послевоенного города и его дальнейшего развития:

- формирование центра города;
- упорядочение его территорий, в частности выноса многих предприятий с неблагоприятными санитарно-гигиеническими показателями на периферию города;

– развитие и совершенствование улично-дорожной сети.

Генеральным планом предусматривались большие изменения в существующей системе магистралей и улиц города за счет ее реконструкции. При этом улицы города рассматривались не только как коммуникации с их соответствующими техническими параметрами, но и как визуальные коридоры, которые способны обеспечить единство композиции городского пространства.

Исторически сложившаяся радиальная система улиц города, основывающаяся на главных въездах извне, в разработанном генеральном плане преобразовывалась в радиально-кольцевую. Основой городской планировочной системы были приняты два основных диаметральных направления (вылетные общегородские магистрали Брест-Москва и Могилев-Вильнюс), которые пересекались в центре города, и объединяющие их кольцевые, запроектированные по существующим улицам и новым участкам. Создание ра-

диально-кольцевой системы было продиктовано интенсивным территориальным ростом города, характером его сложившейся планировки и обеспечивало объединение промышленных районов с жилыми территориями, доступность важнейших узлов города – железнодорожного вокзала, всех элементов центра города. Кроме того, радиально-кольцевая система планировочной структуры города позволяла формировать композиционное построение застройки, раскрывающее художественное взаимодействие отдельных его частей, создавать архитектурные ансамбли [1].

До 1958 года действующий Генеральный план дважды подвергался корректировке, что было вызвано значительным ростом населения города относительно заложенных в генеральном плане расчетов. Была запроектирована Минская кольцевая автомобильная дорога (МКАД), как дорога третьей и, частично, второй категории. Она рассматривалась как внешняя дорога, обеспечивающая проезд транзитного автомобильного транспорта, минуя город. На генеральном плане города Минска, разработанном в 1958 году, видно, что МКАД проходила, в основном, по загородным территориям, лишь в южном направлении примыкала к городу и являлась ее границей.

Основная часть. Строительство МКАД было начато в 1956 и завершено в 1964 году. Она представляла собой дорогу второй категории – двух полосная проезжая часть шириной 7,5 метров, движение на пересечениях ее с основными радиальными улицами регулировалось светофорами. Пропускная способность дороги была невысокая. Проходила Минская кольцевая дорога, в основном, по административной границе города. Лишь в северо-восточном и юго-восточном направлениях дорога проходила через город.

В генеральном плане города Минска 1958 года (в составе авторского коллектива архитекторы Н. Трахтенберг, И. Кудинов, И. Люблинский, Л. Гаффо, А. Наконечный, Е. Заславский), в отличие от

предыдущего, пригородная зона Минска радиусом 30 км рассматривалась во взаимосвязи с городом (рис. 1). Пригородные населенные пункты Колядичи, Колодищи и др., имеющие железнодорожное и автобусное сообщение с городом были определены генпланом как перспективные для дальнейшего развития города за счет размещения на этих территориях новых жилых районов, промышленных предприятий, крупных складских комплексов. Минская кольцевая дорога в генеральном плане рассматривалась уже как дорога, обеспечивающая возможность пересадки с внешнего транспорта на городской, на пересечениях ее с основными вылетными городскими магистралями были запроектированы развязки в двух уровнях.



Рис. 1. Схема генплана Минска 1958 г.

Быстрые темпы роста населения города, развитие промышленного комплекса вызвали его стремительный территориальный рост – стали застраиваться свободные территории города, примыкающие к МКАД (рис. 2).

Существующая кольцевая дорога не справлялась с увеличивающимися транспортными нагрузками и в 1980 году была начата ее реконструкция, в результате которой она стала 4-х полосной дорогой второй категории (рис. 3). Но на многих ее участках для регулирования движения все еще сохранялись светофоры.



Рис. 2. Генплан Минска 1965 г.

В 2001 году, на основании того, что МКАД не справлялась с транспортными нагрузками и ее технические характеристики не соответствовали ее роли в архитектурно-планировочной структуре города, было принято постановление правительства о реконструкции ее. В результате реконструкции, которая закончилась 2002 году, была расширена проезжая часть до 6 полос, все левые повороты и пересечения с радиальными магистральными улицами были осуществлены в двух уровнях. МКАД стала дорогой первой категории.



Рис. 3. Генплан Минска 1985 г.

В последующих генеральных планах города, а также работе специалистов института «Минскпроект» по формированию силуэта Минска особое внимание

Минской кольцевой дороге уделялось как одной из возможностей композиционного построения его панорам, как зоне силуэтного восприятия города [2]. Восприятие застройки на скорости из автомобиля создавали специфические условия, тем самым определяя требования к ней: она должна быть решена крупным масштабом, введением редких ритмов, с разнообразным силуэтом. Отдельно рассматривались узловые элементы МКАД – пересечение с основными въездными магистралями. Они трактовались как «ворота в город», как композиционные акценты.

Незастроенные с внутренней стороны кольцевой магистрали территории позволяли увидеть многоплановые панорамы и силуэты застройки, вид на Парковую магистраль (пр. Победителей), открывающаяся часть водно-зеленого диаметра давал возможность прочесть особенность архитектурно-планировочной структуры Минска. Территории с внешней стороны МКАД, в основном, были заняты выносимыми за пределы города инженерными объектами, сооружениями и коммуникациями – ТЭЦ, ЛЭП, поля фильтрации, а также объектами коммунально-складского хозяйства.

До начала перестройки и распада СССР единым заказчиком застройки являлось государство, поэтому Минск застраивался, в основном, согласно действующему генеральному плану. Совсем другая картина стала складываться с начала 2000-х. Появились частные застройщики, зачастую зарубежные. Водно-зеленый диаметр вдоль пр. Победителей постепенно стал застраиваться, остались только его фрагменты – парк Победы и зелень вдоль Свислочи. Вид на этот зеленый клин со стороны кольцевой был перекрыт аквапарком. В последующих генпланах 2003 и 2010 годов продолжался территориальный рост города за счет роста населения, появления новых столичных функций самостоятельного государства.

В генплане 2010 года (рис. 4) город по всему периметру выходит за кольцевую,

тем самым превращая МКАД в четвертое городское кольцо. В 2013 году директор УП «Горремавтодор» официально заявил, что минской кольцевой дороги нет, есть магистральная улица непрерывного движения [3]. Но официально она так и не переименована, хотя перешла в коммунальную собственность г. Минска.



Рис. 4. Генплан Минска 2010 г.

В корректировке последнего генерального плана 2016 года (рис. 5) было принято сдерживание территориального роста Минска за пределы МКАД. Только в восточном направлении город активно выплескивается за кольцевую – это новые жилые образования Нотинген, Зеленый Бор.

МКАД по-прежнему рассматривается как четвертое городское кольцо города. Необходимо «сформировать на пересечении МКАД с главными радиальными проспектами города обеспечивающие перераспределение городских и внешних транспортных и пассажирских потоков транспортно-планировочные узлы «первого порядка» с обустройством перехватывающими парковками и автовокзалами, объектами автосервиса, торговли, рекреации и услуг городского уровня» [4, с. 18], «создать на пересечении МКАД с другими магистральными улицами города обеспечивающие перераспределение городских и внешних транспортных потоков планировочные узлы «второго порядка» с приоритетным размещением транспортно-обслуживающих и общественных объектов районного уровня» [4, с. 18].



Рис. 5. Корректировка генплана 2016 г.

Сегодня МКАД – дорога непрерывного движения, которая по сути своей стала городской магистралью непрерывного движения. Ею активно пользуются столичные автомобилисты для того, чтобы комфортнее попасть из одного района в другой. Для пешеходов сооружено порядка 50 переходов надземных и подземных для возможности пользоваться объектами, находящимися на другой стороне МКАД.

На большом отрезке МКАД от Долгиновского тракта до Партизанского проспекта с внешней ее стороны располагаются ЛЭП, обслуживающая город, коридор которой является серьезным планировочным ограничением для размещения на прилегающих территориях жилья.

Коттеджные поселки, развивающиеся вдоль кольцевой магистрали с внешней стороны, сегодня не имеют полноценного обеспечения социальной и транспортной инфраструктурой. Из объектов социального обслуживания они имеют только небольшие торговые объекты, все основные потребности жителей поселков реализуются посредством объектов, расположенных в городе. Этот фактор, в свою очередь, вызывает необходимость регулярного и комфортного обеспечения территорий общественным транспортом, что соблюдено только в поселках, расположенных с внутренней стороны МКАД.

В своей книге «Силуэты Минска» Потапов Л.С. отводит построенной кольцевой дороге особое внимание, рассматри-

вая ее как визуальный коридор, где есть непрерывные линейные участки, которые позволяют увидеть не только сменяющиеся панорамы застройки, но и считать особенности планировочной структуры города – ее зеленые секторы. Автор выделял узлы пересечения кольцевой с основными диаметрами Минска, трактуя их как «ворота» в город, определяющие статус и лицо города [3].

За время существования Минской кольцевой дороги роль ее для города менялась. Сегодня город значительно перешагнул через кольцевую – когда-то внешнюю магистральную дорогу. Особенно это касается северо-восточного и юго-восточных направлений. Комплекс корпусов БНТУ, рассчитанный на восприятие с дальних точек въезда, сегодня, если двигаться по кольцевой с внешней ее стороны, перекрывается недавно построенным офисным центром «Футурикс»; пропадает выразительный силуэт учебного корпуса, он считается только с ближних точек.

На участках МКАД, где к ней примыкают территории жилой застройки, установлены шумозащитные щиты для снижения негативного воздействия интенсивного автомобильного движения, полностью закрывающие панораму городской застройки. Впечатление – закрытость застройки. Практика 70-х годов прошлого столетия размещения боксовых гаражей, лишённых эстетической привлекательности, вдоль кольцевой также негативно сказывается на восприятии застройки столичного города.

Сегодня основные новые действующие промышленные объекты размещаются в восточном и южном секторах города. Наряду с интенсивным перевооружением действующих перспективных предприятий идет развитие частных малых. Сложившаяся диспропорция между расселением населения и местами приложения труда компенсируется за счет малых предприятий, логистических центров, центров оптовой и розничной торговли.



Рис. 6. Застройка вдоль МКАД. Фото автора



Рис. 7. Застройка вдоль МКАД. Фото автора



Рис. 8. Надземный переход МКАД. Фото автора



Рис. 9. Застройка вдоль МКАД. Фото автора

Функциональная наполненность территорий вдоль кольцевой, особенно с внешней стороны, которые относятся административно к Минскому району, состоит из крупных специализированных торговых центров, малых частных предприятий, городских коммунальных объектов, многочисленных логистических центров, частично представляющие собою «долгострой» (рис. 6-13).

Действующий генеральный план развития Минска регламентирует включение в перспективный транспортный каркас города существующую МКАД как внутригородскую скоростную автодорогу.

РАЗДЕЛ 2

ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И ЛАНДШАФТНАЯ АРХИТЕКТУРА

Вследствие этого и требования к ней должны быть как к городской магистрали: для обслуживания прилегающих территорий, практически по всей ее длине – 56 км – необходимо будет построить боковые проезды, где будут находиться остановки городского общественного транспорта. Это, в свою очередь, потребует дополнительных территорий. В результате получим планировочный барьер, для преодоления которого понадобятся новые градостроительные решения.



Рис. 10. Застройка вдоль МКАД. Фото автора



Рис. 11. ЛЭП вдоль МКАД. Фото автора



Рис. 12. Застройка вдоль МКАД. Фото автора



Рис. 13. Застройка вдоль МКАД. Фото автора

Весной прошлого года Мингорисполком выделил для продажи на аукционе 18

участков вдоль внутренней стороны кольцевой дороги вокруг Минска для застройки их многофункциональными комплексами, автозаправочными станциями, объектами придорожного сервиса гипермаркетами и др. Президент Республики Беларусь указал на эти территории как резервные для освоения и поручил разработать планы застройки этих участков. А.Г. Лукашенко отметил, что «Кольцевая дорога должна быть витриной страны, чтобы люди ехали и видели, что здесь живет хозяева» [5].

Заключение. За время существования МКАД ее архитектурно-планировочная роль в структуре города постоянно изменялась. Стихийное строительство, в основном, производственных объектов за счет частных застройщиков, желающих разместить свои объекты на более дешевых территориях, принадлежащих Минскому району, не совсем согласуются с той ролью, которая отводится минской кольцевой дороге в действующем генеральном плане.

Литература

1. <http://www.arhplan.ru/history/city/urban-development-minsk-in-1944-1964> – Дата доступа: 05.01.2019.
2. <https://www.interfax.by/article/100383> – Дата доступа: 05.01.2019.
3. Потапов, Л.С. *Силуэт Минска* / Л.С. Потапов – Мн.: Наука и техника, 1980. – 144 с.
4. Указ Президента Республики Беларусь 15 сентября 2016 г. № 344 «Генеральный план города Минска (корректировка)». – 87 с.
5. <https://www.kp.by/online/news/1807875/> – Дата доступа: 05.01.2019.

ARCHITECTURAL AND PLANNING ROLE OF THE MKAD IN THE STRUCTURE OF THE MINSK CITY

Ratchkevitch T.

Belarusian National Technical University

The article deals with the history of the Minsk ring road, its reconstruction in connection with the changing architectural and planning structure of the city, the transformation of its role.

Поступила в редакцию 17.01.2019 г.