

## РАЗДЕЛ 2 ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И ЛАНДШАФТНАЯ АРХИТЕКТУРА

УДК 711.5

### ТРАНСФОРМАЦИЯ ЗАСТРОЙКИ ВДОЛЬ ЦЕНТРАЛЬНЫХ УЛИЦ БОЛЬШИХ ГОРОДОВ: ОПЫТ УЗБЕКИСТАНА И БЕЛАРУСИ

**Абдуллаева Ш.И.**

старший преподаватель кафедры архитектуры и строительства  
Ургенчский Государственный Университет

**Вардеванян П.Г.**

старший преподаватель кафедры «Градостроительство»  
Белорусский национальный технический университет

*В статье анализируются изменения в планировке центральных улиц больших городов, которые происходят в течение последних 15-20 лет. Объектом изучения стали парные города: это Хива и Ургенч – в Узбекистане; Полоцк и Новополоцк – в Беларуси. На их примере выявлены общие градостроительные факторы, влияющие на трансформацию застройки, расположенной вдоль обновленных улиц. Проведенный анализ показал разрыв между фактической типологией улиц и той транспортной моделью большого города, которую используют градостроители при реконструкции городского центра.*

**Введение.** Градостроители Узбекистана и Беларуси в 21-ом веке столкнулись с новой задачей: возникла необходимость пересмотреть организацию движения на главных улицах больших городов. Прежде всего, это связано с тем, что продолжают расти потоки разных участников движения. За последние два десятилетия повысился уровень автомобилизации населения, объем перевозок пассажиров ав-тобусами малой вместимости (маршрутные такси), активизировалось велосипедное движение. Изменившиеся условия передвижений требуют реконструкции улиц.

Решение транспортных задач нельзя отделить от задач по трансформации застройки и благоустройству общественных пространств. В этих секторах также наметились изменения. В центральных районах больших городов постепенно расширяется типология жилья, инвесторы проявляют заинтересованность в уплот-

нении застройки, увеличивается количество кафе, сценических площадок и других коммерческих и развлекательных объектов под открытым небом. Озеленяются парки, скверы и бульвары, более разнообразным становится цветочное оформление улиц и площадей, общественные пространства насыщаются памятниками и малыми архитектурными формами.

Новые задачи следует решать нестандартными методами. Сегодня в разных городах мира получает распространение интегрированный подход к реконструкции [1]. Он объединяет методы планирования улицы, как удобной транспортной «связи» между районами города, – с одной стороны, и улицы, как привлекающего людей «места» – с другой [2]. В градостроительную практику наших стран эти методы пока внедрены слабо.

Объектом исследования стали Хива и Ургенч в Узбекистане, Полоцк и Новополоцк в Беларуси, которые представляют собой особый элемент регионального расселения. Они являются парными городами, причем в обоих случаях «пара» охватывает один исторический город и второй – новый, возникший как городской поселок при крупном предприятии.

**Основная часть.** Планировочная структура центральных районов в изучаемых городах сочетает в себе «старые» и «новые» улицы.

В древних городах – Хиве (Узбекистан) и Полоцке (Беларусь) – до наших дней сохранилось историческое ядро. Оба города возникли на больших торговых путях: это Великий шелковый путь у Хивы и путь «из варяг в греки» у Полоцка. В обоих случаях возведенные оборонительные укрепления ограничили количество входов в древний город и задали вектор развития прилегающих территорий на века.

*Хива.* Историческим ядром современной Хивы является Ичан-Кала (в переводе – внутренний оборонительный круг). Входы в восстановленную средневековую крепость отмечены четырьмя мощными воротами.

Еще на карте Хивы конца 19-го века зафиксированы различия в планировке городского ядра и внешней части города – Дучан-Кала. Густая сеть узких пешеходных улиц делит территорию ядра на мелкие кварталы со сплошной застройкой по периметру. Важными элементами традиционной планировки являются майданы (открытые площади) и махаллы (жилые кварталы). Традиционная для городов Узбекистана того периода планировка создает «лабиринт» коротких путей, удобных для пешей ходьбы. Такая же планировка воспроизводится за крепостной стеной на территории Дучан-Кале, но шаг наружных улиц несколько увеличивается. Радиальные улицы соответствуют значительным стратегическим маршрутам, ведущим к городу (рис. 1).

Эксперты ЮНЕСКО отмечают, что в конце 19-го и начале 20-го века в планировке городов Центральной Азии произошли радикальные изменения. Были созданы обособленные городские структуры, существовавшие параллельно со «старым» историческим центром. «Новым» ядром города становилась просторная площадь, к которой лучами подходили главные улицы. Они представляли собой проспекты, усаженные деревьями и обустроенные каналами ирригационной системы. Улицы второго порядка имели полукруглую форму, они соединяли

между собой радиально направленные «лучи» [3].

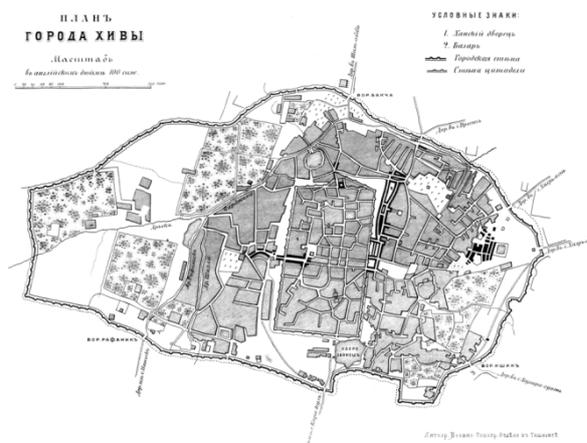


Рис. 1. План Хивы на военной карте 1873 года

Во второй половине 20-го века застройка центрального района Хивы стала сужаться вокруг древнего ядра города (рис. 2).



Рис. 2. Схема Генерального плана Хивы 1950 г.

*Полоцк.* Историческое ядро современного Полоцка включает территорию Верхнего и Нижнего замка, для их укрепления использовались особенности ландшафта. Историки отмечают, что территория Нижнего замка делилась на регулярные кварталы. Внутренняя же планировка Верхнего замка была иной, в ней четко просматриваются два центра [4]. Прилегающие к ядру Полоцка территории осваивались согласно древним традициям: их структура складывалась из длинных улиц, направленных от центра (ядра). Самым крупным районом застройки стала часть города, расположенная на приречной территории – Великий Посад.

Судя по картографическим материалам начала 18-го века, три центральные улицы Великого посада, соединяли собой две площади, которые служили для этой части города главными входными узлами (рис. 3). Поперечные и продольные улицы соединялись строго под прямым углом. К концу столетия принцип ортогональной нарезки улиц распространился и дальше на восток за пределы средневековых укреплений города. Тем самым традиционные черты древней радиальной планировки практически нивелировались.

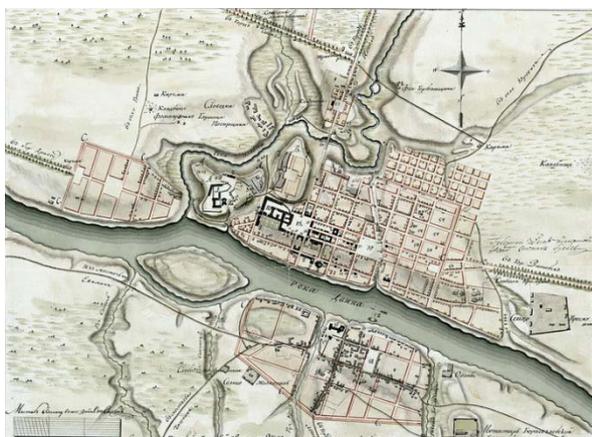


Рис. 3. План Полоцка 1786 г.

После того, как через Полоцк прошла железная дорога, повысилось значение улицы, соединяющей вокзалы и мост через Западную Двину. Она затрагивает историческое ядро города по касательной. Позже именно эта улица приняла на себя «новые» общественные здания, обеспечившие Полоцку выполнение роли областного центра (рис. 4).



Рис. 4. План Полоцка 1918 г.

Кайван Карими, исследователь исторических городов Ирана и Британии установил, что во второй половине 20-го века для масштабной трансформации застройки градостроители использовали укрупненную регулярную сетку улиц (рис. 5). Применяв метод «пространственного синтаксиса» он доказал, что там, где внедряемая сетка радикально отличается от традиционной планировки города, она «повреждает городскую структуру и затрудняет процесс сохранения городского ядра». Там же, где используются более мягкие меры, «сочувствующие первоначальной организации города», ядро получает потенциальную «возможность выживать и сохраняться надлежащим образом» [5].



Рис. 5. Оценка уличной сети иранского города Керима (выше) и британского города Йорка (ниже) методом «пространственного синтаксиса»

Для изучаемых городов Узбекистана и Беларуси большое значение имеет главный вывод, который вытекает из исследований. Эксперт указывает на необходимость перенести внимание с вопросов реконструкции отдельных зданий и

сооружений на придание пространственному контексту тех свойств, которые имели улицы в прошлом [5]. Другими словами он формулирует главную задачу трансформации застройки в центральном районе, как восстановление своеобразного «генетического кода» городских улиц.

Среди сил, разрушающих «дух места» и искажающих пространственный контекст, исследователи традиционных поселений указывают на модернистский принцип планировки улиц [6]. Рассмотрев негативные последствия от пробивки городских магистралей сквозь городское ядро Бухары, они рекомендуют ввести в организацию центральных улиц стандарты, привязанные к линейке пешеходной доступности: 2500-2200, 1500-1200, 700 и 250 м.

Феномен «парности» изучаемых городов дает возможность рассмотреть наряду с преобразованием исторических центров «старых» городов те тенденции, которые проявляются в трансформации застройки центров «новых» городов, изначально запланированных на принципах модернизма.

Как известно градостроительная модель модернистского города наиболее последовательно была воплощена при создании города Чандигарх (рис. 6).

В нем улицы разделены на семь категорий в зависимости от их направления и режима движения. Транспортный каркас города «опирается» на две главные перпендикулярные артерии. Одна пересекает застроенную территорию в продольном направлении, соединяет промышленный район и железнодорожный вокзал с университетским и культурным центром. Вторая обходит с двух сторон коммерческий центр и направляется к особой террасе, где находится комплекс правительственных зданий (Капитолий).

Размеры и форма плана Ургенча (компактная и округлая) и Новополюцка (вытянутая полоса) сильно отличаются друг от друга. В первом городе значительная часть территории занята индивидуальным жилым сектором, во втором – преоблада-

ет многоэтажная секционная застройка. Однако при всех имеющихся отличиях планировка и застройка Ургенча и Новополюцка являются вариантами модернистской модели города, как и Чандигарх.

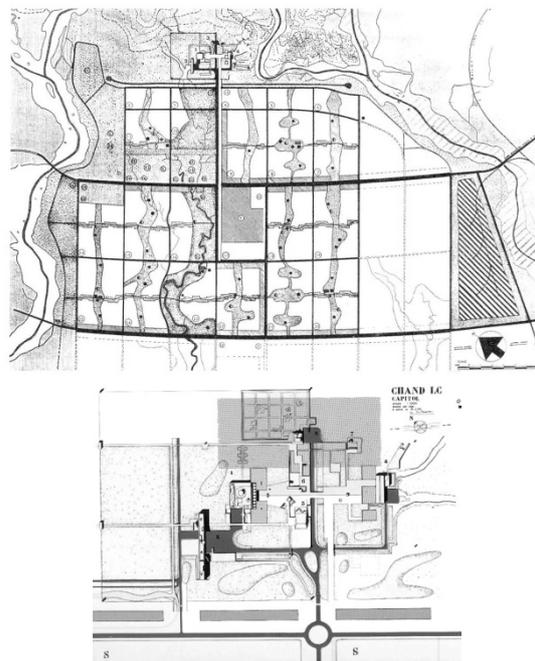


Рис. 6. Схема планировки Чандигарха – модельного города модернизма (выше) и план застройки Капитолия (ниже)

За 60 лет своей истории Ургенч и Новополюцк не смогли реализовать все проектные решения генеральных планов. В настоящее время незавершенная модель города вынуждена адаптироваться к рыночным условиям.

Сегодня при разработке концепций реконструкции городских центров, все чаще поднимается тема закрепления официального статуса историко-культурной ценности за некоторыми зданиями и целостными ансамблями, возведенными в 50-70-е годы 20-го века. Так, в работе, посвященной теме управления развитием исторических городов Узбекистана, сформулирован призыв к сохранению элементов европейской модели города [7]. А для реконструкции центра Новополюцка предлагается усилить композицию существующих площадей и пешеходных улиц [8].

Все генеральные планы Ургенча и Новополоцка ориентировались на градостроительные нормы. Согласно им, общегородской центр создавался на площадке с 30-минутной транспортной доступностью от жилых районов. Через центр прокладывалась широкая транспортная ось, в удобной связи с ней располагались главные транспортные узлы. Набор общественных зданий для застройки центра устанавливался в соответствии со ступенчатой системой социального обслуживания. В состав общегородского центра обязательно включался парк.

Широкое распространение получил архитектурный прием создания просторной площади, обрамленной административно-культурными объектами. Вблизи главной площади предлагалось формировать пешеходные улицы.

Ургенч. В генеральном плане Ургенча 2012-го года предусмотрено, что дальнейшее пространственное развитие города будет проходить по радиально-кольцевой схеме. В этом же документе разработаны проектные предложения по кардинальному улучшению состояния инженерно-транспортной инфраструктуры. Суть предложений состоит в том, чтобы завершить кольцевой транспортный обход городского центра и перевести главные улицы в категорию городских магистралей. В соответствии с принятыми решениями в ближайший год на улице Аль-Хорезмий, протяженностью 6 км, будет построено более 70 многоквартирных домов, на первых этажах разместятся продуктовые магазины, пункты оказания услуг населению.

Целью масштабных градостроительных мероприятий является приоритетное развитие туризма. Обновленная сеть улиц позволяет организовать удобное передвижение транзитного потока туристов, направляющихся из аэропорта Ургенча на железнодорожный вокзал, и дальше в Хиву – главную туристическую достопримечательность Хорезма. Построено новое здание аэровокзала, проведена реконструкция железнодорожного вокзала и цен-

трального рынка, монументально оформлены парки и площади, благоустроена набережная ирригационного канала Шават. Растет количество мест в гостиницах, открываются рестораны и кафе, строятся развлекательные объекты.

Новополоцк. Планировочной особенностью Новополоцка является транспортный каркас города, в котором главную связующую роль выполняет одна продольная улица Молодежная, протянувшаяся на расстояние более 15 км. На всем ее протяжении к улице примыкают микрорайоны: глубина застройки составляет от 400 до 700 м.

Согласно проектным решениям генерального плана 2012-го года город «перешагивает» на правый берег Западной Двины, присоединяя к себе ряд населенных пунктов. Для улучшения сообщений запроектирован мост, по которому планируется организовать движение трамвая. По мере расширения городских границ растет разрыв между геометрическим центром города и сложившимся комплексом общественных объектов городского значения, меняется структура городского центра. Под «новый» центр определена площадка в районе «Измеритель» с выходом в прибрежный парк.

За последние 25 лет улица Молодежная приобрела параметры магистрали непрерывного движения. Ширина проезжей части составляет 23,5 м, разделительной полосы – 4 м, тротуаров – 6 м. На улице организовано светофорное регулирование движения и установлены ограждения. В итоге для пешеходов она превратилась в трудно проницаемый барьер, напоминающий еще одну реку. Что касается отдельных зданий, то наибольшим изменениям подверглась первая линия застройки вдоль улицы Молодежной. Именно здесь с конца 90-ых годов стали возводиться новые коммерческие и социальные объекты: торговые центры, завершилось строительство дворца бракосочетания, появились культовые сооружения. Существующие здания трансформируются. Некоторые поперечные улицы также стали

насыщаться новой застройкой. В 2005 году была проведена реконструкция главной городской площади, благоустроен сквер и пешеходный бульвар.

Заключение. Выполненный анализ показал, что на трансформацию застройки, расположенной вдоль центральных улиц в изучаемых городах, влияют следующие градостроительные факторы.

Региональный фактор. Тесные связи между «парными» городами задают направление развития главных улиц от центра к узлам, в которых внешний транспорт сопрягается с сетью городских улиц. Одновременно с проведенной в 21-ом веке реконструкцией привокзальных площадей изменилась и окружающая их застройка, она насытилась коммерческими объектами.

Историко-культурный фактор. За последние два десятилетия на объектах, обладающих историко-культурной ценностью, проведен комплекс реставрационных работ, создано несколько музеев. Произошла замена тех функций, которые не соответствовали статусу заповедных территорий. Внутри городского ядра установлен строгий режим регулирования движения. Это накладывает дополнительные ограничения на застройку.

Фактор благоустройства общественных пространств. На цели художественного оформления улиц и площадей, парков и скверов с установкой памятников национальным героям и известным деятелям культуры и искусства были выделены бюджетные средства. За их счет созданы условия для организации массовых мероприятий. Обновились главные площади и парки. Появились элементы водного благоустройства, включая набережные и фонтаны.

Фактор коммерциализации объектов обслуживания. С конца 20-го века в центрах изучаемых городов значительно повысилась доля коммерческой недвижимости. Особо выделяются торговые объекты. Они прошли путь от разрозненных киосков до просторных торговых центров. Но процесс трансформации ком-

мерческих объектов так и не завершился созданием торговых улиц.

Выводы. Результаты экспертной оценки совокупного влияния перечисленных выше градостроительных факторов привели к следующим выводам:

– существует разрыв между процессом формирования главной центральной улицы, как удобной транспортной «связи» регионального и городского значения, и процессом ее освоения, как общественного пространства («места»). Создание транспортного каркаса идет с сильным опережением;

– нормативные параметры городской магистрали – «связи» – исключают возможность использовать ее как улицу, где всем участникам движения, включая пешеходов и велосипедистов, будут предоставлены равные права;

– главная продольная магистраль делится на секции в зависимости от характера примыкающих и пересекающих ее улиц. В некоторых секциях общественные объекты формируют узлы;

– на отдельных участках уличной сети намечились дублеры главной магистрали

– поперечные улицы-ответвления обладают наибольшим потенциалом для развития в качестве «мест», привлекающих местных жителей и туристов.

Главный вывод проведенного исследования состоит в том, что практикующие градостроители недооценивают потенциал традиционной планировки исторических центров. Для решения данной проблемы необходимо пересмотреть нормативную типологию центральных улиц, дополнив стандарты пространственными характеристиками улиц, удобных для людей.

#### *Литература*

1. *Европейская хартия городов II. Манифест новой урбанистики. [Электронный ресурс]/ 15-я пленарная сессия Конгресса местных и региональных властей Совета Европы: Резолюция 269 (2008). – Страсбург, 2008. – Режим доступа: [https://rm.coe.int/168071a868#\\_ftn1](https://rm.coe.int/168071a868#_ftn1) – Дата доступа: 12.02.2020*

2. *Jones, Peter. Link and Place: A new Approach to Street Planning and Design. [Электрон-*

ный ресурс]/ Peter Jones, Natalya Boujenko// Researchgate. Article in Road and Transport Research 18(4):38-48. 2009 – Режим доступа: <https://www.cmnzl.co.nz/assets/sm/4725/61/MicrosoftPowerPoint-1330A-Jones.pdf>. – Дата доступа: 12.02.2020

3. Chahryar, Adle. Architecture and urban planning in Northern Central Asia from the Russian conquest to the Soviet period (1865–1990). [Электронный ресурс]/ Chahryar Adle, Mahdavan K. Palat, Anara Tabyshalieva//History of civilizations of Central Asia. Vol. VI: Towards contemporary civilization: from the mid-nineteen century to the present time, Paris. 2005. – page 296-832. – Режим доступа: [https://unesdoc.unesco.org/in/documentViewer.xhtml?i=2.1.196&id=p::usmarcdef\\_0000141275&file=/in/rest/annotationSVC/DownloadWatermarkedAttachment/attach\\_import\\_1585c732-773d-462a-8c7d-c8cf36ebdca7%3F\\_%3D141275eng.pdf&updateUrl=updateUrl7040&ark=/ark:/48223/pf0000141275/PDF/141275eng.pdf.multi&fullScreen=true&locale=fr#section\\*.343](https://unesdoc.unesco.org/in/documentViewer.xhtml?i=2.1.196&id=p::usmarcdef_0000141275&file=/in/rest/annotationSVC/DownloadWatermarkedAttachment/attach_import_1585c732-773d-462a-8c7d-c8cf36ebdca7%3F_%3D141275eng.pdf&updateUrl=updateUrl7040&ark=/ark:/48223/pf0000141275/PDF/141275eng.pdf.multi&fullScreen=true&locale=fr#section*.343). – Дата доступа: 12.02.2020

4. Штыхов, Г.В. Историография и источники/ Г.В. Штыхов, С.В. Тарасов, Д.В. Дук// Древнейшие города Беларуси. Нац. акад. наук Беларуси, Ин-т истории. – Минск: Беларус. навука, 2012. – 13-35 с.

5. Karimi, Kayvan. Urban conservation and spatial transformation: Preserving the fragments or maintaining the «spatial spirit». [Электронный ресурс]/ Kayvan Karimi//Researchgate. Article in Urban Design International 5(3), 2000. – Режим доступа: [https://www.researchgate.net/publication/263327374\\_Urban\\_conservation\\_and\\_spatial\\_transformation\\_preserving\\_the\\_fragments\\_or\\_maintaining\\_the\\_spatial\\_spirit](https://www.researchgate.net/publication/263327374_Urban_conservation_and_spatial_transformation_preserving_the_fragments_or_maintaining_the_spatial_spirit). – Дата доступа: 12.02.2020

6. Askarovi, Shukur. Towards Conserving the Urban Vernacular in a Classical City: Bukhara, Uzbekistan./ Shukur Askarovi//ISVS e-journal (Journal

of the International Society for the Study of Vernacular Settlements), Vol. 3, no.1, April, 2014. – Режим доступа: [http://isvshome.com/pdf/ISVS\\_3-1/ISVS%203-1%201%20Shukur.pdf](http://isvshome.com/pdf/ISVS_3-1/ISVS%203-1%201%20Shukur.pdf). – Дата доступа: 12.02.2020

7. Трудюлова, Т.Р. Проблема разработки менеджмент плана исторических городов Узбекистана: автореф. дис. магистра: 5A340102 «История и теория архитектуры, реставрация архитектурных памятников»/Т.Р. Трудюлова; Ташкентский архитектурно-строительный институт. – Ташкент, 2014 – 103 с.

8. Матвейчук, В.И. Реконструкция общегородского центра Новополюца / В.И. Матвейчук // Вестник Полоцкого государственного университета. Сер. F: Строительство. Прикладные науки. – 2013. – № 8. – С. 21-24

### TRANSFORMATION OF BUILDINGS LOCATED ALONG THE MAIN STREETS OF LARGE CITIES: THE EXPERIENCE OF UZBEKISTAN AND BELARUS

Abdullaeva Shahnoza

Department of Architecture and Construction  
Urgench State University  
Vardevanyan Polina

Department of Urban Planning  
Belarusian National Technical University

This paper analyses the changes in the main streets layout over the past 15-20 years evidencing city pairs: Khiva - Urgench in Uzbekistan and Polotsk – Novopolotsk in Belarus, respectively. The study helped to identify common urban development factors affecting the transformation of the buildings located along the modernised streets, as well as to reveal a contradiction between the actual streets typology and the large city transport model used by urban planners during the city center reconstruction.

Поступила в редакцию 31.01.2020 г.

УДК 711.4-167

## ТРИ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ПЛАНА МИНСКА: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ

**Вашкевич В.В.**

кандидат архитектуры, доцент, заведующий кафедрой «Градостроительство»  
Белорусский национальный технический университет

На примере анализа ключевых параметров генеральных планов Минска выявляются проблемы градостроительного развития города и рассматриваются тенденции дальнейшего совершенствования его архитектурно-планировочной организации.

Введение. С обретением независимости Республикой Беларусь в 1991 г. перед проектировщиками встала необходимость

разработки генерального плана Минска в новых социально-экономических условиях. В период с 1994 по 2020 г. было разработано четыре редакции этого документа, в каждой из которых решались определенные задачи городского развития.

Первый генеральный план столицы суверенного государства, составленный в