

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ СЛОЖИВШЕЙСЯ СИСТЕМЫ ВЪЕЗДОВ В ГОРОД БРЕСТ

Первое впечатление людей о городе составляют въезды. Они всегда выполняли важную роль в формировании архитектурного образа города. Ранее это были въездные бранды (т.е. точка пересечения границы города), сегодня это представительские объекты, которые должны соответствовать масштабу городской застройки (т.е. въездная зона). В современном крупном городе организация и архитектурное благоустройство въезда не могут ограничиваться одной точкой, а должны охватить все пространство подъездного пути, в пределах от пригородной зоны до входа в непосредственно городскую застройку. Увеличение потока транспорта расширяет возможности архитектурно-планировочного решения магистралей. Однако въезды в город зачастую не имеют четкой структурной организации и проходят через непрезентабельную застройку складских, коммунальных, жилых территорий и промышленных предприятий.

Въездная зона города – особое городское пространство, выполняющее 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 обязательно сочетают два принципа: с одной стороны, это «переход» между пространствами разного типа — не-городским и городским; с другой стороны, это маркировка, выделение границ города.

Планомерное развитие современного города позволяет и даже обязывает создать хорошо устроенные въезды в город. В градостроительном отношении въездная зона должна представлять собой единое планировочное и композиционное пространство, отвечающее требованиям архитектурной и градостроительной выразительности, цельности застройки, создающее запоминающийся яркий образ. Там же могут размещаться развитые транспортно-пересадочные узлы, крупные автостоянки, объединенные с общественно-деловыми зонами, гостиничными и развлекательными комплексами.

В городе Бресте, как и во многих других белорусских городах, недостаточное внимание уделяется въездным пространствам. Существующая беспорядочность при застройке въездных магистралей приводит к тому, что система воздвигнутых объектов не отвечает потребностям города. Оформление объектов весьма разнородно, нет единого стиля при создании освещения и рекламной деятельности. Решение задач совершенствования существующих въездных зон в г.Брест следует начать с исторического анализа их формирования, выявления предпосылок их возникновения, что позволит определить приоритетные направления современного развития города.

На протяжении всей своей истории Брест играл значительную роль в историческом развитии как Прибужского региона, так и белорусских земель в целом. Город, находясь на пересечении торговых путей, занимал стратегическое положение на территории Западного Полесья, являлся одним из социально-экономических и культурных центров Волынского княжества, затем ВКЛ и Речи Посполитой.

Особенностью современной градостроительной ситуации в Бресте является то, что существуют три ядра города, представляющие историческую, археологическую и архитектурную ценности: это первоначальный город, крепость и город 19–20 вв. В современной структуре города эти три зоны четко выделяются: северная, расположенная выше магистрального пути железной дороги, центральная – между поймой реки Мухавец и железной дорогой, и южная – на левом берегу реки Мухавец.

Согласно сохранившемуся древнему «Описанию Староства Берестейского 1566 года», уже в 16в. в архитектурно-планировочной структуре города наблюдалось трехчастное деление города на «замок», «место» и «Замухавечье». Центр города располагался на острове, образованном рукавами Мухавца, Западного Буга и Угринки. С юга место прикрывал замок, с юго-запада и севера – рукава рек с болотистыми поймами, с северо-востока и юго-востока – предместья. К центральной городской площади вели магистраль (Виленский, Кобринский, Луцкий и Краковский гостинцы). Основная городская жизнедеятельность концентрировалась на территории «места». Развитие периферийной части «места» и Замухавечья определялось наличием магистралей общегосударственного значения – Виленского и Луцкого гостинцев. Севернее застройка развивалась вдоль Виленского гостинца до развилки на Белосток и на Каменец [1]. С конца 17в. начинается новый период градостроительного развития Бреста: с целью укрепления западных рубежей России царское правительство принимает решение о сооружении на месте г.Брест-Литовск крепости. На территории старого города строится крепость, а новый город переносится на 2 км восточнее. В результате старый город был практически полностью разрушен, все культовые постройки уничтожены или перестроены для военных целей. Превращение Бреста в форпост империи на западном направлении сопровождалось развитием его в качестве важного транспортного узла, обеспечивающего грузооборот России со странами Запада. Свидетельством этого стали железные дороги, проложившие свой путь через Брест.

В 1948 г. город, сильно пострадавший за время двух войн, начали отстраивать по новому генеральному плану. Брест стал развиваться в восточном, северном и южном направлениях. В 1965 г. утверждён новый генеральный план, предусматривающий дальнейшее развитие приоритетного восточного направления.

На сегодняшний день основу планировочного каркаса города составляют главные оси: Север-Юг (ул. Пионерская – 28 Июля) и Восток-Запад (ул. Московская–пр. Машерова). Такое осевое деление города поддержано природной системой: «Север-Юг» формируется природным руслом реки Буг, «Восток-Запад» руслом реки Мухавец и крупными лесными массивами, обрамляющими город, а также пойменными территориями вдоль рек Лесная и Каменка [1].

Сегодня существуют четыре основных въезда в Брест:

- западный въезд по Варшавскому шоссе с трассы международного значения E30 Копенгаген — Берлин — Варшава — Брест — Минск — Москва — Челябинск — Омск и проходит через микрорайоны Адамково, Речица, Граевка.

- восточный въезд по ул. Московской с трассы Брест-Минск. Восточное направление – продолжение трассы международного значения E30, проходит через микрорайоны Задворцы Новые, Восток, Вычулки.

- северный въезд по ул. Пионерской с трассы республиканского значения Р83, проходит через микрорайоны Плоска, Берёзовка, Лысая Горка.

- южный въезд по ул. Ковельской с трассы республиканского значения Р17 и Р94, проходит через микрорайоны Вулька Подгорская, Ковалёво, Пугачёво.

Помимо вышеперечисленных въездов существует еще один западный въезд в город через ПТО Козловичи, трасса М1 огибает город с севера и вливается в трассу E30.

Наиболее композиционно выразительным является пространство со стороны западного въезда в город по Варшавскому шоссе в месте поворота на улицу Зубовича и далее по мосту через реку Мухавец. Оно представляет собой комплекс связанных пространств, состоящий из левобережной территории, где открывается вид на мемориал Брестская крепость, и территории на правом берегу, которая уже является непосредственно городским пространством. Функциональное значение этого въезда в том, что это «западные ворота» в Беларусь. Он является важнейшим узлом, объединяющим транзиты международного значения — железную дорогу и автомобильную магистраль (фактически продолжающуюся в восточном направлении до Москвы).

Левобережная территория имеет важное историческое, культурное и туристическое значение. Природное богатство дельты реки Мухавец на территории музея-заповедника «Брестская крепость» позволяют закрепить за этой зоной регламент природного и историко-архитектурного музея-заповедника. Экологическая значимость городского водно-зеленого диаметра реки Мухавец должна быть поддержана и за счет придания статуса охраняемых природных ландшафтов левобережным территориям.

Территория на правом берегу — это, собственно, фактическая граница города, начало городской застройки. Однако данная территория не имеет сложившейся архитектурной и композиционной застройки. Она представляет собой транзит, обладающий художественно-пространственным потенциалом, но не поддержанный точечными и объемными элементами-сооружениями. Большим недостатком, отрицательно влияющим на эстетическое восприятие этого въезда, является состояние именно правобережной территории.

Другой въезд в город по улице Московской является продолжением трассы международного значения Берлин-Москва в восточном направлении. В этой части города институтом «Белгоспроект» в 1966 году был разработан проект планировки нового жилого района, получившего название Восток. Ответственная роль района, расположенного на въезде в город со стороны Москвы, предопределила характер застройки. Архитекторы постарались создать парадный ансамбль, который бы достойно встречал гостей города. Первые микрорайоны Восток начали застраиваться в 1967 году, пик развития жилого массива пришелся на 1970-е. В 2000-е Брест продолжал застраиваться далее в сторону выезда из города. Формирование ансамбля улицы Московской не ограничилось только участком в районе Восток. Восточная промзона Бреста начала формироваться в первой половине 1960-х годов [2]. На сегодняшний день эта часть города рассматривается как наиболее вероятное направление роста города. Однако в данный момент территория освоена только дачными поселками. Для создания выразительного силуэта города на въезде необходимо расставлять высотные акценты. Кроме того, для того чтобы избежать монотонности и однообразия застройки, в новых районах необходимо использовать дома разных типов и этажности, а вблизи лесных массивов органично будут смотреться дома малой и средней этажности.

На въезде в город находится въездной знак Бреста, обращенный в сторону въезжающих. Этот знак — массивный бетонный блок с надписью «Брест» и с зубчатым контуром — является наиболее капитальным сооружением подобного рода в городе.

Основным недостатком этого въездного пространства можно назвать композиционную неопределенность, связанную с отсутствием какой-либо определенной точки, которую безоговорочно можно считать началом городского пространства — несмотря на въездной знак, въезд в город рассредоточен на участке в несколько километров. Пространство представляет собой транзит, не обогащенный какими-

либо дополнительными функциями, а территории, принадлежащей городу, не свойственна структурная целостность городской застройки, она представляется лишь фрагментарно освоенной.

Северный въезд в город обладает меньшим стратегическим и экономическим значением, нежели трасса Берлин-Москва. Городская застройка начинается в районе автомобильной развязки по ул. Лейтенанта Рябцева — ул. Пионерской. Эта территория является возможным и благоприятным местом для начала организованной городской застройки. Развязка является очевидным пространственным акцентом. Недостатком, обуславливающим «провалы» в восприятии этого въезда, является отсутствие границы городской застройки; кварталы и отдельные здания появляются по ходу движения в город фрагментарно. По одной стороне находятся частные коттеджи, не соответствующие масштабу и значению территории, по другой стороне — промышленные объекты.

Южные въезды в город представлены усадебной застройкой, и также не обладают необходимой структурной целостностью. Для наблюдателей город появляется неожиданно и в то же время незаметно, так как граница города ничем не обозначена. Необходимо создание запоминающейся архитектурно-градостроительной композиции, а также установка въездного знака-символа начала города.

Второстепенные внешние въезды в город можно разделить на два типа. Первые — это дороги, которые проходят через пригородные поселки и являются «дублерами» основных трасс, и направления, образующие закольцованную транспортную систему вокруг города (объезд северной границы города по трассе М1). Вторые — это тупиковые направления, ведущие к каким-либо объектам или населенным пунктам. Общей проблемой этих въездов является эстетическая, семантическая и ориентационная невыразительность, отсутствие явных городских границ, определенных точек трансформации пространства.

Общим недостатком въездных зон Бреста является то, что изначально во многих случаях отсутствовал целостный подход к формированию территории, не учитывалась специфика данного пространства. Зачастую функциональная роль и ландшафтные особенности местности играют большую роль в формировании выразительного пространства, чем архитектурные сооружения. Так, внешние въезды обладают отчетливой функцией транзита, но не нагружены какими-либо дополнительными функциями. В некоторых случаях отмечается размытость границы между антропогенным и природным пространством.

Можно сказать, что ни одно входное пространство не обладает законченной композицией. Недостаточно пространственных ориентиров. Городу присущ феномен центрального прочтения — посетитель воспринимает городское пространство, только оказавшись в центре. Во многих местах необходима реконструкция среды, формирование запоминающихся въездных пространств архитектурными и градостроительными средствами.

Создание единых комплексных требований к проектированию и строительству архитектурных ансамблей на въездах в город позволит подчеркнуть историко-культурную ценность города, рационализирует назначение и использование городских территорий, придаст единый характер и порядок расположения архитектурных ансамблей на въездах в город, создаст привязку ансамблей к основной планировочной структуре города.

Список цитированных источников

1. Костич Т., Кукуня О. Брест – два города и крепость / Т.Костич, О.Кукуня // Архитектура и строительство. – 2008. – № 9.
2. Акентьев, А.Г. Брест: воспоминания о будущем / А.Г. Акентьев // Архитектура и строительство. – 2003.

УДК 728.1

Авсюкевич П.И.

ПОВЫШЕНИЕ ПЛАСТИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК АРХИТЕКТУРЫ ИНДУСТРИАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Проблемы индустриального метода строительства жилья актуальны не только для нашей страны, они злободневны на всем постсоветском пространстве. В советское время в Беларуси, как и в других странах СНГ и Восточной Европы, была мощно развита база крупнопанельного строительства, создано множество домостроительных комбинатов. Необходим поиск новых подходов к технологии строительства жилых зданий, а в данном случае к переосмыслению существующей системы. Несмотря на несомненные преимущества индустриального метода строительства, к которым относятся короткие сроки возведения зданий и относительно низкая стоимость строительства, он также имеет и ряд существенных недостатков. Один из наиболее существенных из них заключается в низких пластических характеристиках зданий. Современные районы, построенные по технологии крупнопанельного строительства, отличаются монотонностью, безликостью застройки. Достаточно вспомнить внешний вид микрорайонов Минска с использованием индустриального метода строительства, чтобы отметить отставание в архи-