

АБ'ЕКТЫ КАМУНІКАЦЫІ І ЎРБАЊІЗАВАНАЕ АСЯРОДДЗЕ Ў ПРАСТОРАВЫМ ПЕРАЎТВАРЭННІ СУЧАСНЫХ ГАРАДОЎ

Ю.Ю. Захарына, Мінск, БДПУ

Узрастанне тэмпаў урбанізацыі асяроддзя жыццядзейнасці чалавека каардынуе развіццё буйных гарадоў свету, уносячы карэктывы ў разуменне гарадской прасторы, што склалася стагоддзямі. Трактоўка горада як агароджанага месца, што вылучылася ў старажытныя часы, адышла ў мінулае, страціла значэнне на карысць спачатку адкрытай для развіцця гарадской прасторы, затым – гарадскім сістэмам з падпарадкаванай шматузроўневай структурай – агламерацыям. Узаемазвязаная сістэма горада і прыгарадных зон мела ў аснове вылучэнне цэнтральнага ядра і перыферычных раёнаў, кожны з якіх захавалі тую ж структуру. Пад уплывам часу перажыла змены і ўнутраная арганізацыя гарадоў. Сістэма мікрараёнаў і жылых раёнаў, сфарміраваная ў мінулым стагоддзі, саступіла месца новым формам сацыякультурнага асяроддзя – мініполісам, што паўтарылі прынцыпы арганізацыі прасторы буйных гарадоў.

На сучасным этапе горадабудаўніцтва ўласціва ўсведамленне свайго месца і ролі, неабходнасці развіцця ініцыятыўнай, творчай дзейнасці. У забудове гарадоў да пачатку 1990-х гг. ужо практычна вычарпаны магчымасці ўжывання традыцыйных прыёмаў і тэхнічных вырашэнняў, якія патрабуюць вялікай тэрыторыі [1, с. 71]. Таму паўстае неабходнасць змянення стратэгіі развіцця гарадоў, якая датычыцца засваення новых і пераўтварэння ўрбанізаваных тэрыторый. Вядучым элементам горадабудаўнічай арганізацыі прасторы з'яўляецца ўрбанізаваны каркас, які ўключае планіровачныя восі, вузлы і развязкі, таму значная роля ў горадабудаўніцтве належыць сістэме транспартных камунікацый.

Актыўнае развіццё турызму, пашырэнне эканамічных сувязей пацягнула за сабой неабходнасць стварэння новых камунікацый, што адпавядаюць сучаснаму стылю жыцця. Інтэнсіўны рух транспарту і адкрыццё новых авіякампаній патрабавалі пашырэння існуючых аэрапортаў і стварэння новых (мадэрнізацыя аэрапорта Шарля дэ Голя ў Парыжы, арх. П. Андро, 1990–1998). Чыгуначны транспарт стаў больш эфектыўным за кошт увядзення ў эксплуатацыю новых хуткасных ліній (тэрмінал міжнароднага пункта Ватэрлоо ў Лондане, арх. Н. Грымшоў, 1993). Пашырэнне гарадскіх межаў, міграцыя насельніцтва ў буйныя гарады сталі прычынамі павелічэння чыгуначных станцый і ліній метрапалітэна (Гамбургскі вакзал у Берліне, арх. Дж.П. Кляйхуэс, 1992–1996; вакзал у Кіота, арх. Х. Хара, 1991–1997). Рэнавацыя і пашырэнне сеткі дарог прывялі да стварэння новых інфраструктур і дарожных сувязей (мост Еўропы ў Арлеане, Францыя, арх. С. Калатрава, 1996–2000) [3, с. 358–371]. Мадэрнізацыя і будаўніцтва новых транспартных камунікацый дазволіла мабілізаваць сацыякультурныя сувязі паміж населенымі пунктамі, краінамі і кантынентамі.

Няспынным прырост аўтамабільнага транспарту ў буйных і вялікіх гарадах сучаснай Беларусі паставіў перад архітэктарамі задачу пераўтварэння гарадской

прасторы з мадэрнізацыяй існуючых магістральных ліній, чыгуначных і аўтастанцый, павелічэннем сеткі транспартных камунікацый. Развіццё гарадской інфраструктуры прадугледжвала стварэнне буйных горадабудаўнічых вузлоў, здольных каардынаваць функцыянаванне некалькіх напрамкаў. У вырашэнні пастаўленай задачы намецілася тэндэнцыя да стварэння маштабных комплексаў архітэктурных аб'ектаў з дакладным размежаваннем утылітарных функцый.

У межах мадэрнізацыі чыгуначных вузлоў у Мінску фарміруецца архітэктурны ансамбль чыгуначнага вакзала (арх. В. Крамарэнка, М. Вінаградаў, І. Вінаградаў, 2002) і шматузроўневай аўтастаянкі ў комплексе з аўтавакзалам «Цэнтральны», аб'ектамі гандлю, сэрвісу па вул. Бабруйскай (арх. І. Вінаградаў, І. Камышан, С. Давідовіч, 2007–2011). Галоўны корпус чыгуначнага вакзала вырашаны ў дынамічных формах, утвораных камбінаваннем пластычных і востравугольных абрысаў архітэктурных элементаў. Крывалінейныя і ламаныя лініі, што пранізваюць фасады і інтэр'еры збудавання, а таксама канструкцыйнае вырашэнне з ужываннем нержавеючай сталі і металакерамікі ў аздабленні фасадаў, спрыяюць раскрыццю тэмы імклівага руху. Крывалінейнасць аб'ёмаў з паслядоўным «перацяканнем» прасторы дадаецца невялікім востравугольным аб'ёмам-пірамідай, які ў абагуленых формах узнаўляе класіцыстычны прыём вячання цэнтральнай часткі будынка трохвугольным франтонам, што вызначае вось сіметрыі трохчасткавай аб'ёмна-прасторавай кампазіцыі: цэнтральны аб'ём і падпарадкаваныя яму два бакавыя крылы [2]. Працяг тэмы атрымаў адлюстраванне ў мастакім вобразе збудавання «Цэнтральнага» аўтавакзала, формы якога, па задуме архітэктараў, стылізавана ўзнавілі спынены цягнік. Увасабленне мастацкай ідэі стала магчымым дзякуючы ўжыванню новай для Беларусі канструкцыйнай схемы, што спалучыла каркасную і вантавую сістэмы. Нясучыя калоны візуальна ўзнялі асноўны аб'ём збудавання над узроўнем зямлі, што надало ўражанне палётнасці, паветранасці архітэктурнай формы. Плаўныя, акруглыя абрысы фасадаў, аздабленых шклянымі панэлямі і гранітам, спрыялі гарманізацыі архітэктурных аб'ектаў – чыгуначнага і аўтавакзалаў.

Развіццё сеткі камунікацый у сучасны перыяд атрымала выяўленне ў фарміраванні новых транспартных развязак, здольных забяспечыць разгрузку аўтамабільных магістралей і эстэтычна насыціць архітэктурнае асяроддзе выразнымі акцэнтамі. Стварэнне новай інфраструктуры, што прадугледжвае рэгенерацыю аўтамабільных дарог, стала адным з напрамкаў у прасторавым пераўтварэнні горадоў. Сучасныя транспартныя артэрыі, якія дынамічна «адбіваюць» пульсацыю аўтамабільных патокаў у рытме сучаснага жыцця, з'явіліся не толькі «ніткамі», што занальна размяжоўваюць гарадскую тэрыторыю, утвараючы ўрбанізаваную «канву», але і рухомымі лініямі візуальнага ўспрымання фрагментаў гарадскога пейзажу. Дамінуючымі кропкамі сувязі магістральных ланцугоў выступілі развязкі, якія з'явіліся элементам і спосабам члянэння гарадской прасторы на ўзроўні, што дазволіла адкрыць панарамнае ўспрыманне гарадскога асяроддзя са шматлікіх візуальных кропак (трохузроўневая развязка на перакрываванні праспектаў Дзяржынскага і Жукава ў Мінску, 2012).

Удасканаленне сістэмы камунікацый патрабавала далейшага развіцця ліній сталічнага метрапалітэна. Будаўніцтва новых станцый метро, выкліканае неабходнасцю вырашэння задачы разгрузкі аўтамабільных дарог за кошт выкарыстання альтэрнатыўных відаў транспартных камунікацый, пазначыла перспектывы далейшага пераўтварэння гарадской прасторы з развіццём падземнага ўзроўню, што па мастацка-эстэтычным крытэрыі карэлюе са сфарміраваным архітэктурным асяроддзем адпаведнай мясцовасці. У мастацка-вобразным выражэнні семантыкі новых станцый метро прадвызначальную ролю адыграла месца іх размяшчэння ў інфраструктуры горада. Тэматычная «прывязка» атрымала ўвасабленне па некалькіх напрамках: па назве жылых раёнаў (станцыі метро «Кунцаўшчына», арх. У. Целяпнёў, 2005; «Каменная горка», арх. М. Лапато, 2005; «Уручча», арх. У. Целяпнёў, М. Мікалаевіч, В. Целяпнёва, 2007), вёсак (станцыі метро «Грушаўка» (Грушаўка, ці Грушаўскі пасёлак – гэта не вёска, а раён амаль што ў цэнтры горада, трэба перанесці ў папярэднюю групу), «Міхалова», «Пятроўшчына», усе – арх. У. Целяпнёў, скульп. М. Пятруль, 2012), магістральных ліній (станцыя метро «Барысаўскі тракт», арх. У. Целяпнёў, М. Мікалаевіч, В. Целяпнёва, 2007), па характары знакавага аб'екта, размешчанага ў непасрэднай блізкасці (станцыя метро «Спартыўная», арх. У. Целяпнёў, А. Дэйнка, 2005). Эстэтыку новых станцый метро адлюстроўвае мастацка-вобразная інтэрпрэтацыя прыродных матываў і тапанімічных прыкмет сродкамі каларыту і графікі (сімвалізацыя восені ў афармленні інтэр'ераў станцый метро «Кунцаўшчына», вады – у афармленні інтэр'ераў станцый метро «Уручча», каменю – у афармленні інтэр'ераў станцый метро «Каменная горка», вясёлкі, жураўлінай чарады – у афармленні інтэр'ераў станцый метро «Міхалова», начнога зімовага зорнага неба – у афармленні інтэр'ераў станцый метро «Пятроўшчына»), манументальна-дэкаратыўнага мастацтва (сімвалізацыя грушавага дрэва ў афармленні інтэр'ераў станцый метро «Грушаўка»).

Імкненне да комплекснага вырашэння культурна-бытавых і сацыяльных задач патрабавала ў канцы ХХ – пачатку ХХІ ст. пашырэння камунікацый, якія выступаюць адным са сродкаў мастацкай выразнасці архітэктурны Беларусі і фарміравання вобразаў гарадоў. Сетка транспартных камунікацый Беларусі вызначыла аснову горадабудаўнічай кампазіцыі і выступіла адным з фактараў успрымання архітэктурных ансамбляў.

Літаратура

1. *Козлов, Г.С.* Современные условия градостроительного развития г. Минска / Г.С. Козлов // Концепция перспективного развития белорусского градостроительства: тез. сообщ. науч.-практ. конф., Минск, 1991 / Белорусский политехнический институт. – Минск, 1991. – С. 70–72.
2. *Крамаренко, В.* Железнодорожный вокзал в Минске: проект и реализация / В. Крамаренко // Архитектура и строительство. – 1996. – № 2–3. – С. 19–24.
3. *Prina, F.* 1000 Years of World Architecture / F. Prina, E. Demartini. – London: Thames & Hudson Ltd., 2006; reprinted 2007. – 429 p.