

Мінгарвыканкам
Камітэт архітэктуры і горадабудаўніцтва

**КОМПЛЕКСНЫ ПРАЕКТ
РЭКАНСТРУКЦЫ, РЭСТАЎРАЦЫІ І АДНАЎЛЕННЯ
ГІСТАРЫЧНАГА ЦЭНТРА МІНСКА**

аб'ект 05-21/02

•

ТЛУМАЧАЛЬНАЯ ЗАПІСКА

•

ГРАФІЧНЫЯ МАТЭРЫЯЛЫ

Галоўны архітэктар праекта

У.А. Папруга

Гістарычныя матэрыялы

Р.В. Баравы

Мінск 2007

ТЛУМАЧАЛЬНАЯ ЗАПІСКА

Змест

- 01-0** Раздзел 1: Матэрыялы комплексных навуковых даследванняў
- 02-0** Раздзел 2: Канцэпцыя развіцця планіровачнага ядра г.Мінска (Транспартны каркас)
- 03-0** Раздзел 3: Матэрыялы Дэталёнага плана рэканструкцыі, рэстаўрацыі і аднаўлення Гістарычнага цэнтра горада Мінска

ГРАФІЧНЫЯ МАТЭРЫЯЛЫ

1-0

Раздзел 1

**МАТЭРЫЯЛЫ
КОМПЛЕКСНЫХ НАВУКОВЫХ ДАСЛЕДВАННЯЎ**

02-0

Раздзел 2

**МАТЭРЫЯЛЫ КАНЦЭПЦЫИ РАЗВІЦЦА
ПЛАНІРОВАЧНАГА ЯДРА Г. МІНСКА
(ТРАНСПАРТНЫ КАРКАС)**

03-0

Раздзел 3

**МАТЭРЫЯЛЫ ДЭТАЛЬНАГА ПЛАНА
рэканструкцыі, рэстаўрацыі і аднаўлення
Гістарычнага цэнтра горада Мінска**

Раздзел 1



МАТЭРЫЯЛЫ КОМПЛЕКСНЫХ НАВУКОВЫХ ДАСЛЕДВАННЯЎ

Р1-КНД

СКЛАД ПРАЕКТА:

Графічныя матэрыялы

- ГМ1-1 Агульныя дадзеныя.
- ГМ1-2 Тытул раздзела Р1-КНД. Спецыфікацыя рысункаў.
- ГМ1-3 Гістарычныя планы г.Мінска 18-19ст.ст..
- ГМ1-4 Гістарычная планіровачная структура Мінска. (1793-1931г.г.)
- ГМ1-5 Гістарычная планіровачная структура Мінска. (1840-1942г.г.) б.м/М10000
- ГМ1-6 Планы Мінска XX ст.. (1933-1944г.г.) М50000; М25000
- ГМ1-7 Гістарычныя фотофіксацыі.
- ГМ1-8 Гісторыка-архітэктурны апорны план-стратыграфія гістарычнай забудовы. М2500
- ГМ1-9 Гісторыка-архітэктурны апорны план-стратыграфія гістарычнай
планіровачнай структуры. М5000
- ГМ1-10 Паваенныя страты Гістарычнага цэнтра Мінска. М4000
- ГМ1-11 Страты Гістарычнага цэнтра Мінска ў рэчышчы рэалізацыі Генплана 1965г. М5000

Раздел 2



МАТЭРЫЯЛЫ КАНЦЭПЦЫІ РАЗВІЦЦА ПЛАНІРОВАЧНАГА ЯДРА Г. МІНСКА (ТРАНСПАРТНЫ КАРКАС)

Р2-КГП

СКЛАД ПРАЕКТА:

Графічныя матэрыялы

ГМ2-1	Тытул раздзела Р2-КГП. Спецыфікацыя рысункаў.	
ГМ2-2	Апорны план планіровачнага ядра г.Мінска.	М1:10000
ГМ2-3	Транспартная схема апорнага плана планіровачнага ядра г.Мінска.	М1:10000
ГМ2-4	Стратэгічны план развіцця планіровачнага ядра Мінска, Варыянт 1. Фрагменты 1-5.	М1:15000; М1:5000
ГМ2-5	Транспартная схема планіровачнага ядра. Варыянт 1.	М1:10000
ГМ2-6	Стратэгічны план . Варыянт 2.	М1:10000
ГМ2-7	Транспартная схема стратэгічнага плана. Варыянт 2.	М1:10000
ГМ2-8	Схема стратэгічнага плана ў межах ТК2. Варыянт 2.	М1:15000
ГМ2-9	“Форум”. Купалаўскі Тракт, паўднёвы фрагмент.	М1: 2000
ГМ2-10	Паўднёва-ўсходні сектар планіровачнага ядра. ""Форум"". Прапанова.	М1:7000; М1:4000
ГМ2-11	Элементы інфраструктуры ТК1.	М1:2000; М1:2500
ГМ2-12	Стратэгічны план. Фрагмент Гістарычнага цэнтра.	М1:2500

Раздзел 3



МАТЭРЫЯЛЫ ДЭТАЛЬНАГА ПЛАНА рэканструкцыі, рэстаўрацыі і аднаўлення Гістарычнага цэнтра горада Мінска

РЗ-ПДП

СКЛАД ПРАЕКТА:

Графічныя матэрыялы

ГМЗ-1	Тытул.Ведамасць рысункаў разьдзела 3 (РЗ-ПДП ГЦ).	
ГМЗ-2	Апорны план.	М1:2000
ГМЗ-3	Гісторыка-архітэктурны апорны план. Стратыграфія гістарычнай забудовы Гістарычнага цэнтра.	М1:2000
ГМЗ-4	Варыянт аднаўлення гістарычнай планіровачнай структуры Гістарычнага цэнтра г.Мінска.	М1:2000
ГМЗ-5	Аднаўленне планіровачнай структуры Гістарычнага цэнтра.	
ГМЗ-6	Схема развіцця транспартнай інфраструктуры, забяспечваючай знешнія сувязі Гістарычнага цэнтра.	М1:2000
ГМЗ-7	Схема рэканструкцыі і развіцця транспартных камунікацый, забяспечваючых знешнія сувязі Гістарычнага цэнтра ў межах 1ТК.	
ГМЗ-8	Схема транспартнага абслугоўвання Гістарычнага цэнтра.	М1:2000
ГМЗ-9	Папярэчныя профілі вуліц.	
ГМЗ-10	Планіровачныя рашэнні. Паўночны сектар Гістарычнага цэнтра.	
ГМЗ-11	Планіровачныя рашэнні. Паўночны сектар Гістарычнага цэнтра. Планы,Перспектывы, Фасады.	
ГМЗ-12	Планіровачныя рашэнні. Паўночны сектар Гістарычнага цэнтра.Перспектывы.	

- ГМЗ-13 Планіровачныя рашэнні. Заходні сектар Гістарычнага цэнтра. Цэнтр абслугоўвання з паркінгам "Койданаўская Брама".
- ГМЗ-14 Планіровачныя рашэнні. Заходні сектар Гістарычнага цэнтра "Койданаўская Брама", паз.1.
- ГМЗ-15 Планіровачныя рашэнні. Заходні сектар Гістарычнага цэнтра "Койданаўская Брама", паз.2.
- ГМЗ-16 Планіровачныя рашэнні. Усходні сектар Гістарычнага цэнтра "Купалаўская Брама".
- ГМЗ-17 Планіровачныя рашэнні. Усходні сектар Гістарычнага цэнтра "Купалаўская Брама".Паз.1-3.
- ГМЗ-18 Планіровачныя рашэнні. Перспектыва цэнтра і паўднёва-заходняга сектару Гістарычнага цэнтра.
- ГМЗ-19 Планіровачныя рашэнні. Перспектыва цэнтра і паўднёва-заходняга сектару Гістарычнага цэнтра.
- ГМЗ-20 Планіровачныя рашэнні. Фрагмент аднаўлення планіровачнай структуры Нямігі і Замчышча.
- ГМЗ-21 Планіровачныя рашэнні. Няміга. Перспектыва..
- ГМЗ-22 Планіровачныя рашэнні. Цэнтр і паўднёвы сектар Гістарычнага цэнтра. "Форум" (Прапанова).
- ГМЗ-23 Планіровачныя рашэнні. Перспектыўныя віды.

01-0 Раздел 1: Матэрыялы комплексных навуковых даследванняў

01-0-1 Агульныя палажэнні

Матэрыялы комплексных навуковых даследванняў выкананыя намі на працягу 2002-2007г.г. ў мінімальна дастатковых аб'ёмах, неабходных для абгрунтавання прынцыповых планіровачных рашэнняў па Раздзелу 2 (Канцэпцыя развіцця планіровачнага ядра г.Мінска-Транспартны каркас) і Раздзелу 3 (Матэрыялы Дэталёнага плана рэканструкцыі, рэстаўрацыі і аднаўлення Гістарычнага цэнтру горада Мінска) дадзенага праекта.

Метадалогія вырашэння фармулюемых задач абумоўлена трактоўкай комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці 1 катэгорыі -“Гістарычны цэнтр г.Мінска” як цэльнага гісторыка-культурнага аб'екта.

Галоўнай задачай дадзеных даследванняў (выкананай пакуль часткова), было выяўленне стратыграфіі ўсёй вядомай на сённяшні дзень гістарычнай забудовы Мінска, перш за ўсё страчанай ці часткова страчанай, з наступнай яе прывязкай да рэальнай горадабудаўнічай падасновы.

Неабходнасць гэтага кроку выкліканая тым, што неабгрунтавана актыўнае размяшчэнне новых аб'ектаў на ахоўваемай заканадаўствам тэрыторыі, якое не адпавядае гістарычнай планіровачнай структуры тэрыторыі каштоўнасці і супярэчыць базавым палажэнням нарматыўна-прававой базы па ахове спадчыны, у вялікай ступені спавадаванае адсутнасцю зыходнай горадабудаўнічай дакументацыі, неабходнай для фармавання збалансаванай горадабудаўнічай палітыкі на тэрыторыі гісторыка-культурнай каштоўнасці.

Адной з прычынаў падобнага стану рэчаў з'яўляецца адсутнасць да гэтага часу гісторыка-архітэктурнага апорнага плану як дакументу, прызначанага вызначаць горадабудаўнічую палітыку выканаўчай адміністрацыі на тэрыторыі Гістарычнага цэнтру сталіцы Беларусі. Адзінай работай, на сённяшні дзень часткова прысвечанай выкананню гэтай задачы, бачыцца “Рэканструкцыя плана цэнтральнай часткі г.Мінска на перыяд канец XIX-пачатак XXст.ст..”(Рыс.1) і варыянт гісторыка-архітэктурнага апорнага плана (Рыс.2), выкананай ТМА Багласава С.Г. у 1992г.. Аднак па прычыне няўвязкі гэтай работы з планіровачнай горадабудаўнічай падасновай, дадзены матэрыял мае выключна ілюстратыўны характар, і не можа практычна выкарыстоўвацца ў якасці горадабудаўнічага дакумента.



Рис.1: “Рэканструкцыя плана цэнтральнай часткі г.Мінска на перыяд канец XIX-пачатак XXст.ст..”, 1992г.

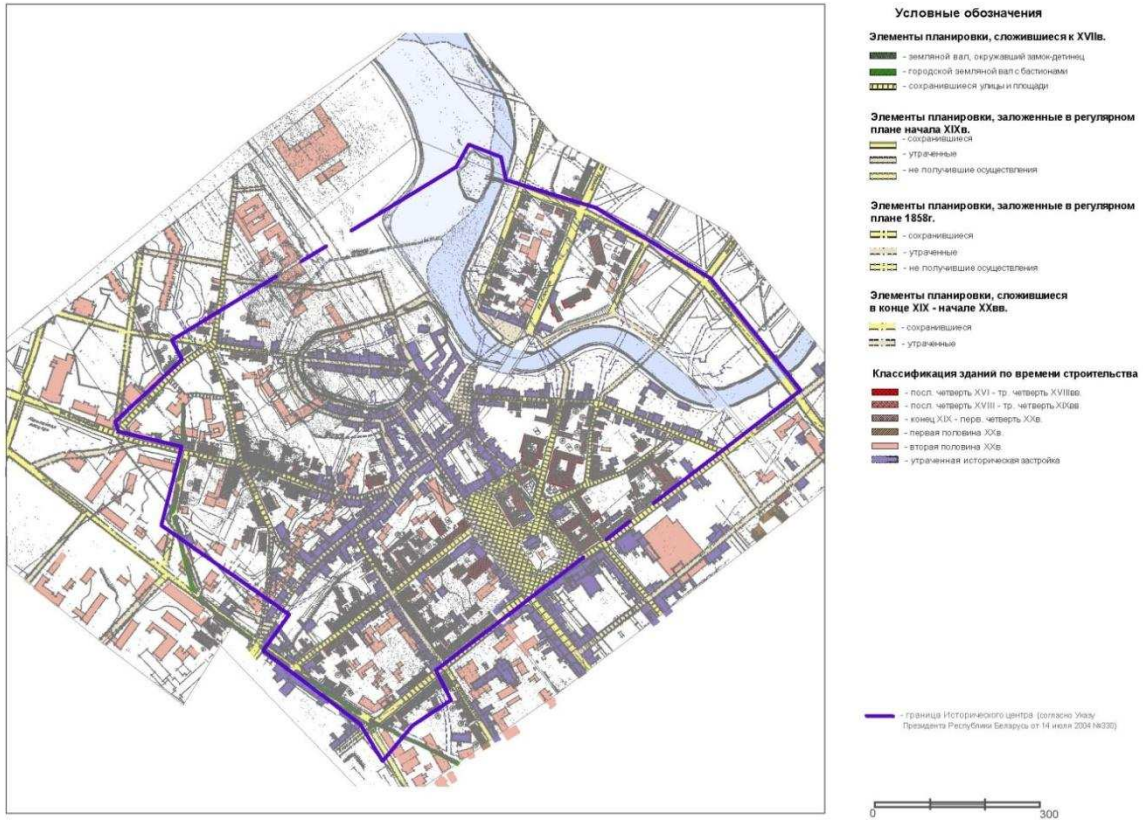


Рис.2 (З матэрыялаў Л.Г.Зайцавай.)

Задача па падрыхтоўцы неабходных для далейшага практычнага ажыццяўлення горадабудаўнічай дзейнасці гісторыка-архітэктурных апорных планаў, прывязаных да пэўных гістарычных перыядаў, уважалася за наступны абавязковы этап, якасць выканання якога залежыць, тым не менш, ад дакладнай стратыграфіі з максімальна каррэктнай геадэзічнай прывязкай наяўных і страчаных элементаў гістарычнай планіровачнай структуры гістарычнага горада да сучаснай і праектуемай інфраструктуры.

Першачарговасць і аб'ём вырашэння задач, вызначаных намі за прыярытэтныя, ёсць з'яваю вымушанаю, і абумоўленыя сучаснымі рэальнымі горадабудаўнічымі працэсамі на тэрыторыі комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці, якія, па нашым перакананні, без своечасовай належнай іх карэкціроўкі, прывядуць да частковай альбо поўнай страты гісторыка-культурнай каштоўнасцю сваіх базавых якасных характарыстык.

01-0-02 Аналіз існай сітуацыі

“Гістарычны цэнтр Мінска”-комплексная гісторыка-культурная каштоўнасць 1 катэгорыі ў адпаведнасці з Дзяржаўным спісам гісторыка-культурных каштоўнасцяў Рэспублікі Беларусь, з якім вымушаныя мець справу сённяшнія праектыроўшчыкі, можа быць вызначаны як нейкая ўмоўная тэрыторыя, якая складаецца з некалькіх ізаляваных участкаў, маючых розную ступень захаванасці асноўных элементаў гістарычнай структуры, і розную датыроўку- ад канца XVI да рубяжа XIX-XX ст.ст..



Улічваючы тую акалічнасць, што Гістарычны цэнтр Мінска ніколі і нікім сістэмна мэтанакіравана не даследваўся, матэрыялы аб дакладнай стратыграфіі яго гістарычнай забудовы адсутнічаюць да сёння. У выпадку захавання непашкоджанага культурнага пласта, аб'ёмы нанесенай вайной і паваянным аднаўленнем шкоды Гістарычнаму цэнтру не з'яўляюцца крытычнымі для яго далейшага вывучэння і наступнай навукова-абгрунтаванай рэгенерацыі. Але ў выпадку паступовага знішчэння сваіх аўтэнтычных гістарычных элементаў, ахоўваемая законам тэрыторыя губляе свае якасныя характарыстыкі, у тым ліку інфармацыйны патэнцыял.

На жаль, менавіта гэтая тэндэнцыя з 1938г. з'яўляецца найбольш характэрнай з'явай існавання дадзенай каштоўнасці.



А. Саборная плошча падчас нямецкай акупацыі (1941-1944гг.).

Найвялікшай праблемай як сённяшняга дня, так і ўсяго паваяннага перыяда існавання Гістарычнага цэнтру Мінска, з'яўляецца пастаянная страта ім ягоных гістарычных кампанентаў ва ўсім дыяпазоне іх класіфікацыі “Дзяржаўным спісам матэрыяльных нерухомых гісторыка-культурных каштоўнасцей”- ад асобных будынкаў і збудаванняў, да гістарычнай планіровачнай структуры, ландшафту і культурнага пласта, без належнага яго вывучэння.

Адзначым, што адбываецца гэты працэс нават без правядзення належнай навуковай фіксацыі элементаў гісторыка-культурнай каштоўнасці ў аб'ёмах уносімых у каштоўнасць зменаў. Іншымі словамі, працэс страты аўтэнтычных гістарычных элементаў, якія забяспечваюць гэтай тэрыторыі яе статус, адбываецца без належнага дакументавання знішчаемых элементаў.



Б.: Менск 1941-1944гг.

Гэта пазбаўляе даследчыкаў мажлівасці ў далейшым нават на тэарэтычным узроўні не толькі рэканструяваць горадабудаўнічую інфраструктуру каштоўнасці, але і комплексна даследваць тысячагадовую гісторыю сталіцы Беларусі.

Патрабаванне аб поўнай навуковай фіксацыі ўсіх зменаў, уносімых у гісторыка-культурную каштоўнасць, праводзімай ў аб'ёме ўносімых зменаў, з'яўляецца **найважнейшым** базавым паняццем абыходжання з гісторыка-культурнымі аб'ектамі. Невыкананне гэтага патрабавання не дазваляе дакладна суаднесці гістарычныя планы Мінска не толькі з будучымі, але ўжо і з сучаснымі горадабудаўнічымі рэаліямі.

Ужо два-тры пакаленні пазбаўленыя мажлівасці візуальнага ўспрыняцця аб'ёмна-планіровачнай структуры гістарычнага цэнтра Мінска як цэльнага гісторыка-культурнага комплексу.

Знос гістарычнай забудовы і знішчэнне планіровачнай структуры сталіцы Беларусі былі выкананыя ў трэцяй чвэрці XX ст., (прыкладна да дзесяцігадовага юбілею “Венецыянскай харты”, метадалагічныя палажэнні якой ляглі ў аснову Закона Рэспублікі Беларусь “Аб ахове гісторыка-культурнай спадчыны”).

І ўжо нават сёння спроба стварэння гістарычнага апорнага плана сутыкаецца з неверагоднымі цяжкасцямі, звязанымі са станам базы інфармацыйнага забеспячэння, неабходнага для правядзення падобнай работы.

01-0-03 Гісторыка-архіўныя даследванні

1. “План губернскага горада Мінска”, 1793
1ц:20саж ; (РГВІА. ВУА, адз.зхв. 22147)
2. “План Минска, у якім Смаленскай дывізіі Растоўскі мушкецёрскі полк размешчаны. Зняты у 1797г.”
1ц:100саж ; (РГВІА. ВУА, адз.зхв. 22148)
3. “Атлас Мінскай губерніі 1800г....складзены ў Мінску клопатам грамадзянскага губернатара Карнеева”
1ц: саж ; (РГВІА. ВУА, адз.зхв. 20854)
4. Праектны “План г.Мінска з ваколіцамі яго”
(не датаваны-1800-я г.г.); (РГВІА. ВУА, адз.зхв. 21151)
5. “План г.Мінска з навакольнай сітуацыяй”, 1810г.
1ц:62.5саж ; (РГВІА. ВУА, адз.зхв. 22150)
6. Праектны “План губернскага горада Мінска, складзены па ўказу Мінскага губернскага праўлення з паказам старых вуліц і завулкаў, існаваўшых да адбыўшага ў Мінску пажара на Траецкай гары... 1809г., месяца кастрычніка 2-га дня”
(РГІА-СПБ, Ф.1292, оп.355, адз. зах.6)
7. “План Губернскаму гораду Мінску”, 21 лютага 1817
1ц:200саж ; (РГВІА. ВУА, адз. зхв. 22152)
8. “План губернскага горада Мінска (20-я гады ХІХст.-?)
1ц:50саж ; (РГВІА. ВУА, Ф.349, оп.19, адз. зхв. 2309)
9. “План часткі губернскага горада Мінска, у якой знаходзіцца скасаваны каталіцкі дамініканскі кляштар. 1834г.”
1ц:25саж ; (РГВІА. ВУА, Ф.349, оп.19, адз. зхв. 2311)
10. “План часткі губернскага горада Мінска, у якой знаходзіцца скасаваны Францішканскі кляштар. 1834г.”
1ц:25саж ; (РГВІА. ВУА, Ф.349, оп.19, адз. зхв. 2310)
11. “План губернскага горада Мінска”, 1833
1ц:25саж ; (РГВІА. ВУА, Ф.349, оп.19, адз. зах.2308)

12. “План Мінска.1833г.”
1ц:100саж ; (РГВІА. ВУА,Ф.386, оп.1 , адз. зах.3503, л.5)
13. “План Мінска 1840г. ... з рэкагнасцыроўкай... выкананай ў 1866г.”
1ц:100саж ; (РГВІА. ВУА,Ф.386, оп.1 , адз. зах.3506)
14. “План губернскага горада Мінска праектнага выгляду”, 1858г.
(РГВІА. ВУА,Ф. 1293, оп. 354 , адз. зах.4)
15. План губернскага горада Мінска існага распалажэння, з паказам урэгулявання.... 1888г.
(НГАБ, Ф.1477, оп.1, адз.зах.1562)
16. План горада Мінска. (б/д)
(НГАБ, Ф. 503, оп.1, адз.зах. 20)
17. План губернскага горада Мінска. (б/д)-выд. Брандта. СПб
1ц:200саж ; (БДА НТД)
18. План губернскага горада Мінска. 1910г.
Выд. Тэх.Бюро Цывінскага;
1ц:100саж ; (БДА НТД)
19. План губернскага горада Мінска і яго бліжэйшага атачэння.
1911 г. ; Выд. Васілева; 1ц:100саж ; (БДА НТД)
20. «Описание недвижимых имуществ г. Минска», 1910-11г.г.
(Фонд Минской городской управы-НГАБ, Ф.1, оп.1)

01-0-04 Перыядызацыя. Бібліяграфічныя даследванні

Перыядызацыя асноўных груп пісьмовых і графічных крыніцаў:

1 перыяд.

XII-XV ст.ст.: Летапісы і хронікі, эпизадычна прыгадваючыя звесткі абрывачнага характару, звязаныя з ваенна-палітычнай гісторыяй княстваў паўночнай, цэнтральнай і паўднёвай Беларусі, у прыватнасці- Мінска. Да другой паловы XV ст. дадаюцца асобныя звесткі ў актавых крыніцах (Літоўская Метрыка), якія можна інтэрпрэтаваць з пункту гледжання сацыяльна-эканамічнай гісторыі.

2 перыяд.

XVI-XVIII ст.ст.: Пісьмовыя крыніцы агульнага характару. Актавыя крыніцы, якія утрымліваюць факты ваенна-палітычнай, рэлігійнай, сацыяльна-эканамічнай і, у вельмі малой ступені-горадабудаўнічай гісторыі Мінска.

3 перыяд.

XVIII канец- XIX ст.. першая палова: Дакументацыя звязаная пераважна з адміністрацыйнай і падаткавай сферай жыцця горада. Графічныя крыніцы- планы Мінска і яго частак, у тым ліку буйнамаштабныя.

4 перыяд.

XIX ст. другая палова: Пісьмовыя, у меншай ступені графічныя крыніцы па забудове асобных землеўладанняў кварталаў гістарычнага цэнтра. Справы аб пажарах і г.д..

5 перыяд.

XIX ст. канец- XX ст. пачатак: Асноўная маса архіўных графічных і тэкставых матэрыялаў, звязаных з забудовай асобных лотаў (рысункі на правядзенне рамонтаў, перабудоваў і дабудоваў дамоў і гаспадарчых збудаванняў; фіксацыйныя планы ўчасткаў; пералік забудовы кварталаў, складзеных ў 1910г. у рамках “Апісання нерухомай маёмасці.... г.Мінска”.

Бібліяграфія

1. Алексеев Л.В. Полоцкая земля. М.1966
2. Афонский П. Триста лет в православии. Минск 1913
3. Баравы Р.В. Да пытання аб летапіснай Нямізе. З глыбі вякоў// Наш край. Гіст.-культуралагічны зборнік. Мн.1992, №1. ст.158-165
4. Боровой Р.В. Историческая топография древнего Минска: Обзор источников и современное состояние проблемы // Гістарычна-археалагічны зборнік // НАН. Інст. Гіст..Мн.,1997, №12, ст.31-41
5. Боровой Р.В. Планы городов Беларуси как исторический источник. Вопросы классификации, архивной эвристики и библиографического описания// Мн1998, №13, ст.162-172
6. Боровой Р.В. Минские древности: «Старый город» средневекового Минска по письменным источникам// Гістарычна-археалагічны зборнік // НАН. Інст. Гіст..Мн.,2000, №15, ст.128-132
7. Боровой Р.В. Между Свислочью и Немигой: Замок Менский- история и современность// Архитектура и строительство Мн2003, №1
8. Баравы Р.В. Менск у XVI стагоддзі: першы “генеральны” план горада і ягоны магчымы аўтар. // Беларускі гістарычны агляд., Мн 2004, Том II, Сшытак 1-2, ст.58-75
9. Бардах Ю. Штудыі з гісторыі Вялікага Княства Літоўскага, Мн2002, ст.119

10. Броневский В.Б. Путешествие от Триеста до Санкт-Петербурга в 1810г.. М 1928
11. Герберштейн С. Записки о Московии. , М 1988
12. Гольдштейн С.М. Польско-литовские древности., СПб 1913
13. Скурат К.У. Даўнія беларускія меры., Мн 1974, ст.43
14. Голынец Л.К. К изучению в методико-топографическом и статистическом отношении губкрнсеого города Минска, СПб 1887
15. Гісторыя Мінска. Мн 1967
16. Даўгяля З. Стары Менск. //Наш край. №1, 2, 3. 1928
17. Дзянісаў У.М. Плошча Свабоды ў Мінске. Мн 1985.
18. Друшчыц В. Места Менск у канцы XV і пачатку XVI ст.ст.// Працы БДУ. №12, Мн 1926
19. Егоров Ю.А. Градостроительство Белоруссии. , М 1954
20. Загорульский Э.М. Древний Минск., Мн 1963
21. Загорульский Э.М. Возникновение Минска., Мн 1982
22. Игнатов Р.Г. Археологическое обозрение церквей Минска Минские губернские ведомости. 1877, №34-36, 41-46, 50 1878, №4-5
23. Игнатенко А.П. Ремесленное производство в городах Беларуси XVII-XVII вв., Мн 1963.
24. Карпачоў Е. Эканамічнае развіццё Мінска ў XVII ст.// Весці АН БССР. 1962. №2
- Квітніцкая Е.Д. Центры городов Беларуси в XVI-1 пол. XIX вв Архитектурное наследство. 1983. №31
- Копыцкий З.Ю. Экономическое развитие городов Беларуси в XIV-XVII вв.. , Мн 1963.

- Копыцкий З.Ю. Социально-экономическое развитие городов Беларуси в XVI-1 пол. XVIII вв., Мн 1975.
- Корб И. Дневник путешествия в Московию. СПб, 1889.
- Коробейников Т. Хождения...../Прв. Палст.сборник. В.27, СПб1889
- Клименко Ф.В. Западно-русские цели XVI-XVIII вв., Киев 1914
- Любавский М.К. Очерки истории Литовско-русского государства до Люблинской унии., М 1915.
- Мейерберг. Путешествие в Московию. Чт. ОИДР. 1873 Кн. 3-4, 1874, Кн.1
- Моисеев Г.Я. Черты своеобразия в структурах городов восточных и западных славян.// Архитектурное наследство. 1975. №23.
- Николай (архимандрит). Историко-статистическое описание Минской епархии. СПб 1864.
- Нікольскі К.М. Раскопки на месцы старажытнага Мінска// Весці АН БССР. 1947.№1
- Осмоловский С.М. Минск. Градостроительство столицы Советской Белоруссии. Мн 1952.
- Пазыняк З.С. Рэха даўняга часу. Мн 1985.
- Пичета В.И. Аграрная реформа Сигизмунда-Августа в Литовско-Русском государстве. М 1958.
- Сербай І. Археалагічныя раскопкі ў ваколіцах Менску ў 1925г./ Пятроўшчына і ылаўшчына/ Гісторыка-археалагічны зборнік. Менск. 1927, №1.
- Слупский А.И. История Минска// Северо-западный календарь на 1893 г., Мн 1892
- Смородский А.И. Столетие Минской губернии. Мн 1893.
- Снитко А. Минск в XVII в.// Минская старина. 1909. Вып.1.
- Собаль В.Е. Культурны пласт Мінска //ПГКБ 1982 №4.

- Соболев В.Е. Основные этапы заселения территории феодального Минска// Древности Литвы и Белоруссии., Вильнюс 1988.
- Тарасенко В.Р. Древний Минск. Материалы по археологии БССР. Т.1., Мн 1957.
- Таннер Б. Описание путешествия польского посольства в Москву в 1678 году. М 1891.
- Тихомиров М.Н. Список городов русских дальних и ближних// Русское летописание. М 1979.
- Ткачоў М. Замкі Беларусі. Мн 1987.
- Толстой П.А. Путешествие.....//Русский архив. 1888. Кн.1
- Урванцов С. Медико-санитарный очерк Минска., СПб 1910.
- Чепко В.В. Города Белоруссии в 1 пол XIX в., Мн 1981.
- Шыбека З.В. Минск у канцы XIX-пачатку XX ст., Мн 1985.
- Шчакаціхін М. Помнікі старадаўняй архітэктурны XVII-XVIII ст. у Менску// Запіскі Аддзелу гуманітарных навук. Кн.6. Т.1. Сшытак 1, Менск 1926.
- Штыхаў Г.В. Ажываюць сівыя стагоддзі. Мн 1974.
- Штыхов Г.В. Города Полоцкой земли XI-XIII вв., Мн 1976.
- Шпилевский П.М. Путешествие по Полесью и Белорусскому краю. СПб 1858.
- Balinski M. Zapinski T. Starozytna Polska. T.2, Warszawa 1846
- Cudoziemcy w Polsce. T.2, Krakow 1971.
- Polska Stanislawowska w oczach cudoziemcow. T.1-2. Warszawa 1963
- Słownik geograficzny
- Syrokomla Wl. Minsk. / Teka Wilenska. 1857. #1-2
- Starowolski S. Polska albo opisanie polozenia Krolestwa Polskiego. Krakow 1976.

01-0-05 **Натурныя вышуканні**

Дакументацыя, якая магла б быць выкарыстаная як база пры падрыхтоўцы архітэктурнага апорнага плана Гістарычнага цэнтра Мінска, дзякуючы паваеннай горадабудаўнічай палітыцы, практычна адсутнічае.

Планіровачная структура Мінска на працягу сваёй амаль тысячагадовай гісторыі да сярэдзіны ХХст. пераемна ўстойліва - паступова развівалася, не падвяргаючыся кардынальнай планіровачнай ломцы. Гістарычныя планы Мінска, пералічаныя вышэй, адлюстоўвалі горадабудаўнічую эвалюцыю, але на адпаведным свайму часу тэхналагічным узроўні, які не дазваляе сёння прасторава дакладна ідэнтыфікаваць яе на геападаснове сучаснага горада. Найважнейшымі арыенцірамі для падобнай прывязкі ўсюды з'яўляюцца захоўваемыя ў недатыкальнасці аб'екты планіровачнай гістарычнай інфраструктуры –асобныя будынкі, вулічная сетка, дарогі, рэкі і г.д..

**Менск:
1833 і 1933 г.г.**



Але ў выпадку Мінска, калі ў паваяенны перыяд было прынятае і практычна пачало рэалізоўвацца рашэнне аб фактычнай татальнай ліквідацыі яго гістарычных аб'ектаў разам з усімі базавымі элементамі планіровачнай інфраструктуры, менавіта гэтая гістарычная інфраструктура пачала сістэмна знішчацца.

У гэтых умовах крытычнае значэнне набывае адпаведная горадабудаўнічая дакументацыя, як адзіная тэхнічнай мажлівасць фіксацыі аб'ёмаў і прыроды прыўнесеных зменаў у змест комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці.

Тым не менш, ва ўмовах страты амаль усіх пералічаных вышэй элементаў гістарычнай “прывязачнай” інфраструктуры, менавіта адсутнасць горадабудаўнічых матэрыялаў, абумоўленая рэжымам сакрэтнасці разам з абавязковым вынішчэннем “састарэлага” матэрыялу, ствараюць амаль невырашальную праблему ідэнтыфікацыі і ўзаемаўвязкі гарадоў гістарычнага з сучасным і наадварт.



Гістарычныя фотафіксацыі.

Не аналізуючы тут праводзімую Міністэрствам культуры практыку па захаванню гісторыка-культурнай спадчыны, да вышэйшай нацыянальнай катэгорыі якіх адносіцца Гістарычны цэнтр Мінска, заўважым аднак, што ня гледзячы на патрабаванні нарматыўна-прававой базы, пры будаўніцтве толькі аднаго аб'екта горада - "Палацу Рэспублікі", былі праведзеныя абавязкова неабходныя ў такіх выпадках архітэктурна-археалагічныя абмеры (падчас раскопак касцёла Дамініканскага кляштара), і выкананая навуковая фіксацыя архітэктурна-будаўнічай структуры каштоўнасці, на жаль датычыла гэта выключна толькі будынка касцёла. Кляштарны комплекс каштоўнасці быў знішчаны разам з будынкам касцёла, але без правядзення якой-кольвек навуковай фіксацыі.

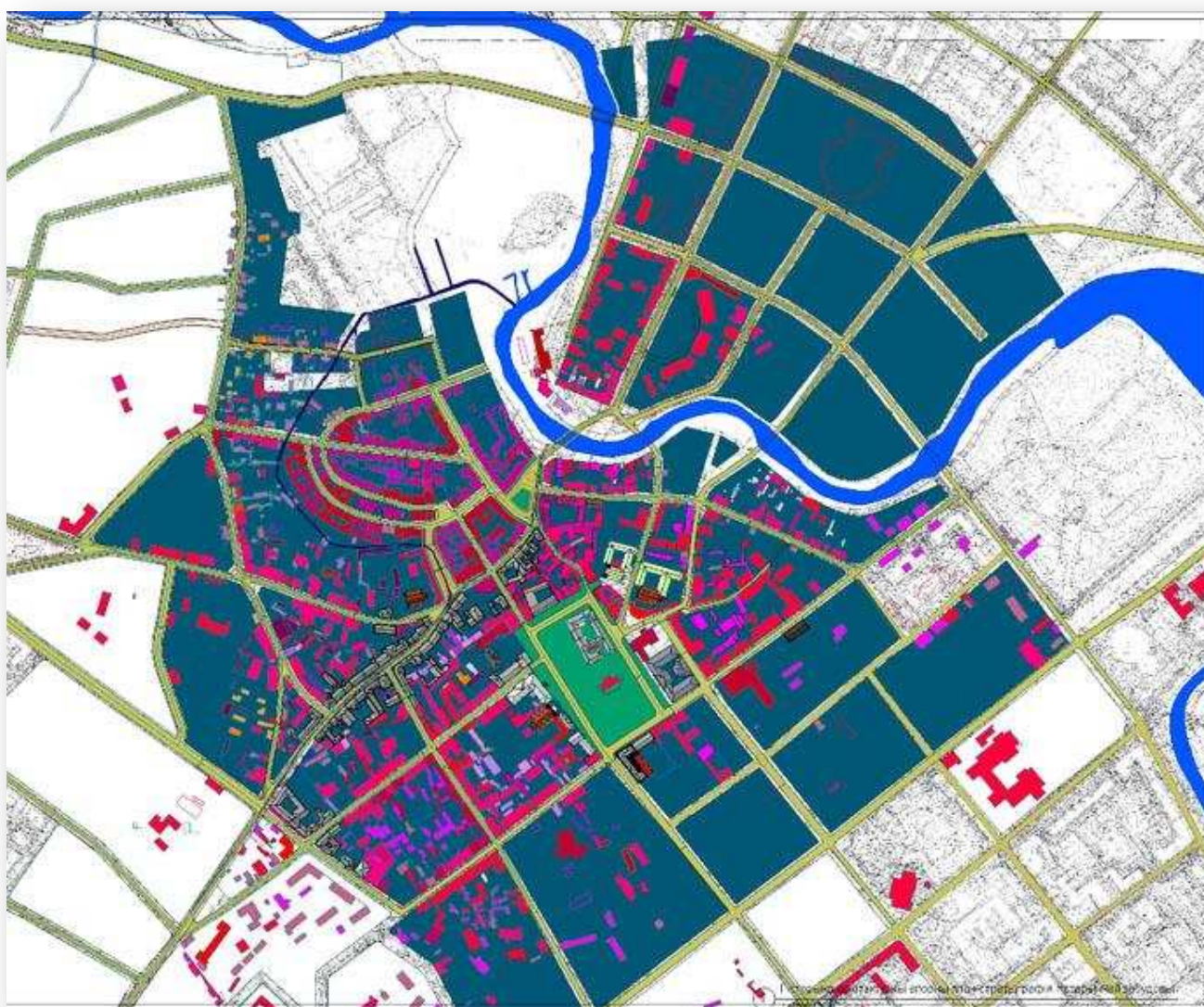
Геадэзічная прывязка з дакладнай фіксацыяй ўсёй астатняй высокашчыльнай гарадской гістарычнай забудовы, з кляштарам прыгаданага гістарычнага комплекса ўключна, што папалі пад пляму пасаджанага на гэтае месца іншага аб'екта, мажлівая цяпер толькі на гіпатэтычным узроўні.

Строгае выкананне менавіта архітэктурна-археалагічных абмераў забяспечвае адзіную тэхнічную мажлівасць ідэнтыфікацыі гістарычнай інфраструктуры, у тым ліку і ў гістарычнай перспектыве, па меры адкрыцця новых гістарычных матэрыялаў, не зважаючы на тое, якія задачы пры гэтым сёння выконваюцца- тэарэтычнага характару, ці паслядоўнай рэгенерацыі страчаных гістарычных элементаў. Дадзенае патрабаванне да сёння сістэмна не выконваецца, больш таго, яно нават было выкрэслена са спіса абавязковых мерапрыемстваў пры абыходжанні з каштоўнасцямі (Інструкцыя "Аб складзе, парадку распрацоўкі, узгаднення і зацвярджэння навукова-праектнай дакументацыі на выкананне работ на нерухомах матэрыяльных гісторыка-культурных каштоўнасцях", зацверджанай пастановай Міністэрства культуры ад 23 мая 2003 г. №14).

Па гэтай прычыне, стан інфармацыйнай базы, і адпаведна магчымасці правядзення натуральных даследванняў комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці, ва ўмовах ігнаравання патрабаванняў аб неабходнасці правядзення архітэктурна-археалагічных абмераў у аб'ёмах прыўносімых зменаў, на сённяшні дзень гранічна абмежаваныя.

Такім чынам, у рамках дадзенай работы адзіным метадам, які дазволіў хоць неяк зафіксаваць страчаную ў пасляваенны перыяд гістарычную планіровачную структуру сталіцы Беларусі пры падрыхтоўцы гісторыка-архітэктурнага апорнага плана (стратыграфіі гістарычнай забудовы), з'явілася комплексная прапрацоўка і ўзаемаўвязка наступных матэрыялаў:

- выпадкова ацалелых фрагментаў горадабудаўнічых матэрыялаў (перш за ўсё М1:500 і 1:2000), прысвечаных паваеннаму планаванню, але ўскосна адлюстроўваючых элементы знішчаемай у працэсе правядзення работ аўтэнтчнай гістарычнай інфраструктуры;
- матэрыялы інвентароў гарадской адміністрацыі 1910-1914г.г., складзенай у рамках “Апісання нерухомай маёмасці... г.Мінска”;
- гістарычны фотафіксацыйны матэрыял;
- фіксацыі, ажыццёўленыя ў індывідуальным парадку ў 2002-2007гг., падчас правядзення гарадскімі камунальнымі службамі земляных работ на тэрыторыі Гістарычнага цэнтра, а таксама падчас будаўніцтва на гэтай тэрыторыі новых (!) аб’ектаў.



Гісторыка-архітэктурны апорны план-стратыграфія гістарычнай забудовы Цэнтральнай часткі г.Мінска.

02-0 Раздзел 2: Канцэпцыя развіцця планіровачнага ядра г.Мінска (транспартны каркас)

02-0-1 Уводзіны

- Дадзены праект распрацаваны як неабходны этап, прысвечаны пошуку планіровачных рашэнняў у маштабе планіровачнага ядра г.Мінска, якія б дазволілі аптымілізаваць схему транспартнага абслугоўвання цэнтральнай часткі горада і вывесці неўласцівыя транзітныя транспартныя патокі за межы комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці 1 катэгорыі-“Гістарычны цэнтр г.Мінска”.

- Аб’ект праектавання- Планіровачнае ядро г.Мінска ў межах 2-га транспартнага кальца.

- Актуальнасць распрацоўкі абумоўлена аб’ектыўнай немажлівасцю распрацоўкі комплекснага праекта рэгенерацыі асяроддзя Гістарычнага цэнтра г.Мінска як духоўна-культурнай дамінанты сталіцы без карэкціроўкі схемы транспартнага абслугоўвання, якую Мінск атрымаў у выніку планіровачных рашэнняў 1936-1965г.г..

Рэгенерацыя асяроддзя і забеспячэнне захавання комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці 1 катэгорыі “Гістарычны цэнтр г.Мінска” немажлівая без аднаўлення гістарычнай планіровачнай структуры помніка, якая была б гарантаваная забяспечаным гарманічным бесканфліктным функцыянаваннем Гістарычнага цэнтра і сучаснага горада.

- Змест Канцэпцыі развіцця планіровачнага ядра г.Мінска выкананы ў аб’ёме, дастатковым для прыняцця рашэнняў выключна па карэкціроўцы транспартнай схемы планіровачнага ядра г.Мінска, не патрабуе кардынальнага перагляду пытанняў тэрытарыяльнага заніравання, ажыццяўляемага Генеральным планам г.Мінска, і прысвечаны стварэнню ўмоў для карэктнага выканання Указа Прэзідэнта Рэспублікі Беларусь ад 14 ліпеня 2004г. №330 “Аб развіцці Гістарычнага цэнтра г.Мінска” у поўнай адпаведнасці з палажэннямі нарматыўна-прававой базы.

- Галоўнай горадабудаўнічай планіровачнай задачай дадзенага праекта вызначана мэта скарачэння інтэнсіўнасці транзітнага транспарта праз Гістарычны цэнтр, з наступным поўным вывадам з яго неўласцівых транзітных транспартных патокаў.

- Галоўным метадалагічным прынцыпам праекта ёсць пошук эфектыўных дублёраў прапанаваным у паваенны перыяд на ролю горадабудаўнічых дыяметраў вул.Няміга/пр.Незалежнасці і пр.Пераможцаў-вул.Леніна.

02-0-1 Асноўныя этапы фармавання горадабудаўнічай структуры планіровачнага ядра Мінска

1 перыяд: 3 сакавіка 1067- XVI ст.

Мінск упершыню ўзгадваецца ў летапісу “Аповесць мінулых часоў” у сувязі з жорсткай бітвай 3 сакавіка 1067г. на Нямізе полацкага князя Усяслава Чарадзея з аб’яднаным войскам кіеўскіх князёў Яраславічаў. Гэтая дата з’яўляецца датай першага вядомага знішчэння горада. Да сярэдзіны XVI ст. планіровачная структура горада развівалася вакол Менскага замчышча, пл.Нізкага Рынку, уздоўж вул.Няміга, Гандлёвая, левабярэжнай тэрыторыі Траецкай Гары. У 1499г. атрымаў Магдэбурскае права.



Схема развіцця Менску XI-XV стст.

2 перыяд: сярэдзіна XVI ст.- канец XVIII ст

Пасля пажару 1547г. цэнтр горада пераносіцца з Замку на Козьмадзям'янаўскую гару- Саборную плошчу-сучасную пл.Свабоды. Як і ў іншых еўрапейскіх гарадах гэтага перыяда., тут фармуецца ратушная плошча, якая набывае выразную рэнесансную планіровачную арганізацыю -новы адміністрацыйны і гаспадарчы цэнтр горада. Развіваецца інфраструктура прылягаючых да Саборнай плошчы кварталаў.



План Менску 1793 г.

Адначасова, з заканчэннем перыяда кансалідацыі Маскоўскага княства і узмацненнем яго пазіцый, пачынаецца доўгі трохсотгадовы перыяд вынішчальнага палітычна-вайсковага супрацьстаяння за лідэрства ў рэгіёне, суправаджаемы спусташальнымі войнамі (як вынік, у канцы XVIII ст. у горадзе жыве ўсяго 6.7 тыс. чалавек), які заканчваецца ў 1795г. ліквідацыяй палітычнай канфэдэрацыі ВКЛ і Польшчы, з уключэннем тэрыторыі сучаснай Беларусі ў склад Расійскай імперыі ў якасці губерніі.

3 перыяд: XIX ст.- 1936-1938г.

Перыяд XIX ст. (за выключэннем падзей 1812г.)-перыяд мірнага існавання горада. Адначасова з традыцыйным для Мінска развіццём ўздоўж рэчышча Свіслачы поўнач-поўдзень, атрымлівае новае прачытанне планіровачная вось захад-усход.



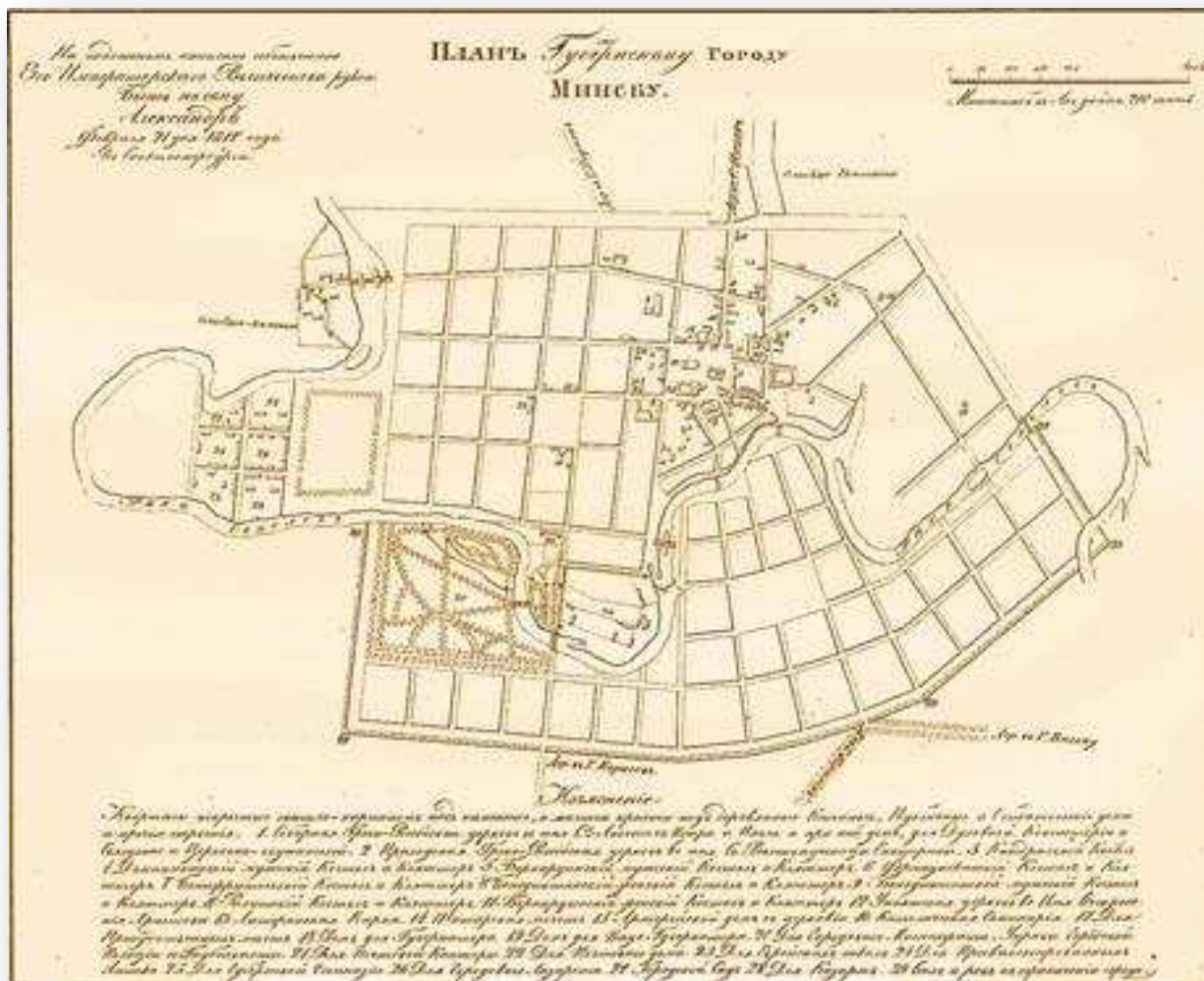
План Менску 1840г.

Горад актыўна выйшаў па-за межы сярэднявечнага абарончага гарадскога валу, ўздоўж якога на поўдні, паралельна вул.Валоцкая-Збаровая (Інтэрнацыянальная), у першай чвэрці стагоддзя фармуецца новая планіровачная вось сучаснага пр.Незалежнасці.

З канца XVIII ст., з актыўным разіццём класіцызму ў Еўропе, мяняюцца падыходы да горадабудаўніцтва таксама, што выяўляецца ў

выпрацоўцы рэгулярных планаў паквартальнай забудовы, у тым ліку Траецкай Гары- тут канчаткова фармуецца яе сучасная веерная планіровачная структура, на сённяшні дзень часткова страчаная.

У 1817г. і 1858 гадах зацвярджаюцца генеральныя планы развіцця горада.



У 1871-1873гг. былі пабудаваны Маскоўска-Брэсцкая і Лібава-Роменскія чыгункі, якія пачалі дамінаваць у складанні планіровачнай структуры паўднёвай і паўднёва-заходняй часткі горада, фармаваць ягоня новыя прамысловыя зоны.

Да канца стагоддзя планіровачны каркас па восі поўнач-поўдзень атрымаў далейшае развіццё ў выглядзе рэгулярнай сеткі на базе паралельных вуліцаў Падгорная (Маркса), Магазінная (Кірава), Ляхаўка (Ульянаўская).

Пачатак ХХст. і ўвесь даваенны перыяд (да 1941г.) не характарызуюцца істотнымі зменамі гістарычнай планіровачнай структуры. Горад надалей развіваецца ўздоўж чыгуначных і традыцыйных гістарычных транспартных камунікацый.

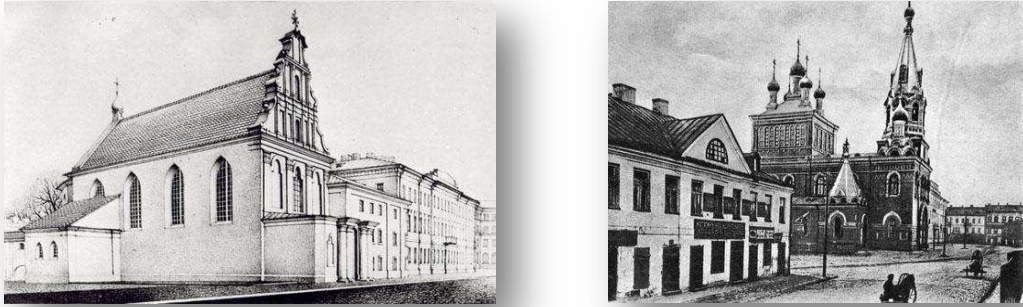
У цэлым, нягледзячы на вялікія змены ў памерах, развіцці і вобліке горада, характэрным і найважнейшым з'явілася тое, што далейшае развіццё планіровачнай інфраструктуры, таксама як і на працягу ўсіх ранейшых гістарычных эпохаў Мінска, мае пераемны, эвалюцыйны характар у межах натуральных горадабудаўнічых параметраў гістарычнай планіровачнай структуры.



Менск, студзень 1944г..

“Цэнтр горада ў гэты перыяд уяўляе сабой цэласны і буйнамаштабны гісторыка-горадабудаўнічы кангламерат, які сінтэзуе ў сабе культурную спадчыну розных эпох. Аднак пры гэтым выбарачна нішчацца асобныя будынкi, якія маюць гісторыка-культурную каштоўнасць”

Падкрэслім яшчэ адну, вельмі прынцыповаю тэндэнцыю, праводзімую як найважнейшы элемент дзяржаўнай палітыкі Расійскай імперыі- гэта спецыяльна распрацаваная і сістэмна праводзімая практыка, мэтава скіраваная на асіміляцыю інкарпараваных тэрыторый. Найбольш паслядоўна ажыццяўляемая, бадай толькі на тэрыторыі Беларусі.



Прыклад перабудовы царквы Базыліянскага кляштара ў сярэдзіне XIX ст.

У дачыненні да найважнейшых архітэктурных аб’ектаў краіны, якія не адпавядалі афіцыйным імперскім канонам “істінной рускасці” (у цэлым дыяпазоне катэгорый), гэта мела фатальнае значэнне. Але найбольш разбуральны эфект дадзеная практыка , якая актыўна дасканалілася з 1795 па 1917г.г., нечакана атрымала менавіта з распадам Расійскай імперыі і ўтварэннем СССР, бо менавіта толькі на тэрыторыі Беларусі, у адрозненне , напрыклад, ад карэнных расійскіх губерній, бальшавіцкі гістарычны нігілізм гарманічна зліўся з **вынікамі** ўжо больш за стагоддзе рэальна праводзімай дзяржаўнай палітыкі і практыкі ў адносінах да “іншасці” імперскай ідэалогіі чужароднай гістарычнай спадчыны інкарпараваных тэрыторый. Адпаведна, і далейшая эфектыўнасць знішчэння ўсяго гістарычна “непажаданага” масыва тут не ідуць ні ў якое параўнанне ні з воднай іншай часткай былой імперыі, ні з самой метраполіяй уключна.

Першапачаткова. дэструктыўныя ўплывы вульгарнага бальшавізму датычылі пераважна толькі асобных аб’ектаў. На ўзровень горадабудаўнічай практыкі гэтыя тэндэнцыі распаўсюдзіліся распрацоўкай у 1936г. ленінградскай групай аўтараў (Вітман, Кіславатаў, Мікалаева, Раманаў) новага Генеральнага плана г.Мінска, зацверджанага ў 1938г.. Базавыя прынцыпы, распрацаваныя менавіта гэтым праектам (ніводны дарэвалюцыйны будынак Мінска, як і ягоная гістарычная планіровачная структура ня мае ніякіх вартасцяў і могуць быць ліквідаваныя) вызначылі дамінуючыя тэндэнцыі горадабудаўнічай палітыкі ўсяго наступнага перыяду –сучаснага.

4 перыяд: 1936г.-2007г. (сучасны)

Зацверджаны ў 1938 г. праект, які быў распрацаваны ў 1936-1937гг Ленінградскай групай, не паспеў рэалізавацца па прычыне пачатку II Міравой вайны, але менавіта ягоныя базавыя прынцыпы вызначылі стратэгію і практыку абыходжання з гісторыка-культурнымі аб'ектамі Мінска і ягонай гістарычнай планіровачнай структурай ўсяго паваеннага перыяду, якая з неістотнымі мутацыямі касметычнага характару працягваецца да сёння.

Вынікам рэалізацыі дадзенай канцэпцыі стала дзесяцігадовая паваенная татальная расчыстка адзінай будаўнічай пляцоўкі ад гістарычнай планіровачнай структуры Мінска і элементаў ягонай гістарычнай забудовы, якія ацаліла вайна.

Фактарам, які да сёння вызначае лёс гісторыка-культурных аб'ектаў Гістарычнага цэнтра г.Мінска, зрабілася паваенная пракладка новых планіровачных восяў Паркавая магістраль - Няміга, дзе апошняй была адведзеная роля дублёра пр.Сталіна (Леніна-Скарыны-Незалежнасці), зацверджаная Генеральным планам 1965г.. Дадзены элемент транспартнай інфраструктуры, які планавалася як транспартны калідор поўнач-поўдзень, але стрыжневая планіровачная ідэя якога памерла хутчэй, чым было завершанае будаўніцтва 1 чаргі, да сёння з'яўляецца элементам, дамінуючым у фармаванні транспартных патокаў сучаснага Мінска ў межах ягонага планіровачнага ядра.



02-0-2 Характарыстыка сучаснага стану горада

Сучасны стан транспартнай інфраструктуры планіровачнага ядра г.Мінска абумоўлены рэалізацыяй палажэнняў Генеральнага плана 1965г., збудаванага на базавых канцэпцыях генплана 1936г., якія ўвесь наступны перыяд не падвяргалася ні неабходнаму горадабудаўнічаму аналізу, ні карэкціроўкам. У выніку, галоўнымі планіровачнымі восямі горада сталі сучасныя пр.Незалежнасці і пр.Пераможцаў, якія стварылі ў раёне свайго перасячэння па-сутнасці “т”-падобнае скрыжаванне.

Прапускная здольнасць як пр.Незалежнасці (24м-8пасаў руху), так і ягонага дублёра вул.Нямігі-Багдановіча (23.5м-6 пасаў руху) ужо перакрочыла іх прапускныя здольнасці ў 1.5 раза. Інтэнсіўнасць руху па Нямізе-самай загружанай транспартнай магістралі горада складае 3000-3200 прыв.адз. у гадзіну ў адзін бок, што павадуе скрайне незадавальняльныя ўмовы руху ўжо зараз (зніжэнне хуткасці транспартнага патоку, затрымкі перад скрыжаваннямі, падвышаная аварыйнасць).

Што датычыць другой галоўнай планіровачнай восі, а дакладней “паўвосі”-пр.Пераможцаў, то ня глядзячы на тое, што фармальна гэта адна з лепшых магістраляў горада, якая мае дагэтуль запас прапускной здольнасці ў 20-30%, і да 30% транспарта (552 з 1649 прыв.адз.) з якой сыходзіць на Нямігу, на сваім заканчэнні яна знаходзіцца яшчэ ў горшым стане. Нягледзячы на яе нядаўняе пашырэнне на ўчастку Інтэрнацыянальная-пр.Незалежнасці (5 пасаў), на сёння гэта адзін з самых “непраязных” фрагментаў горадской вулічнай сеткі, дзе назіраецца амаль пастаянны транспартны “корак”, хуткасць праходу якога падае да 5-10 км/г.

Абедзве планіровачныя восі ня маюць дублёраў (Няміга выконвае гэтыя функцыі фрагментарна, абслугоўваючы зусім іншыя накірункі). Па гэтай прычыне горад па сутнасці з’яўляецца “непраязным” з канца ў канец, вулічную сетку не ратуе яе ўяўная шырыня. Дзвухмільённы горад зведзены, па-сутнасці, на адзінае “галоўнае” “т”-падобнае скрыжаванне дзвух планіровачных восяў, што з’яўляецца галоўнай прычынай транспартных праблем ягонага планіровачнага ядра.

Праблемай планіровачнага ядра Мінска бачыцца і “незамкнутасць” інфраструктуры ягонага 1 транспартнага кальца, якое сёння мае незавершанаю структуру, але нават і пасля заканчэння работаў па яе завяршэнню ў адпаведнасці з праектам УП “Мінскграда”, ягоная структура застаецца разамкнутай.

Такім чынам, неабходна канстатаваць, што нават пры адсутнасці транспартнай дынамікі ўзроўняў, характэрных сёння іншым еўрапейскім сталіцам, транспартная інфраструктура планіровачнага ядра г.Мінска вычарпала ўсе свае рэсурсы і патрабуе тэрміновага перагляду канцэптальных прынцыпаў яе фармавання.

02-0-3 Аналіз рэалізацыі папярэдніх генеральных планаў

Як адзначалася вышэй, канчатковая версія планіровачнай схемы Мінска, якая да сёння вызначае развіццё транспартнага каркасу ў межах планіровачнага ядра Мінска, была фармальна замацаваная зацвярджэннем у 1965г. Генеральнага плана г.Мінска.

Ідэяй усіх варыянтаў праектных распрацовак паваеннага генеральнага плана паміж 1944-1965 гадоў было забеспячэнне транспартнага калідора поўнач-поўдзень ў габарытах сучасных пр.Пераможцаў (24 метраў-6 пасаў руху), і паўночнага фрагмента вул. Леніна (17.5м- 5пасаў), з далейшай мажлівасцю вывада гэтага транспартнага калідора на Магілёўскі накірунак. Габарыт у чырвоных лініях цэнтральнага ўчастка (вул. Леніна арх. Заборскага) гэтага калідора павінен быў забяспечыць перасячэнне з іншай галоўнай планіровачнай восьсю-сучасным пр.Незалежнасці, роля дублёра якога адводзілася Няміге.

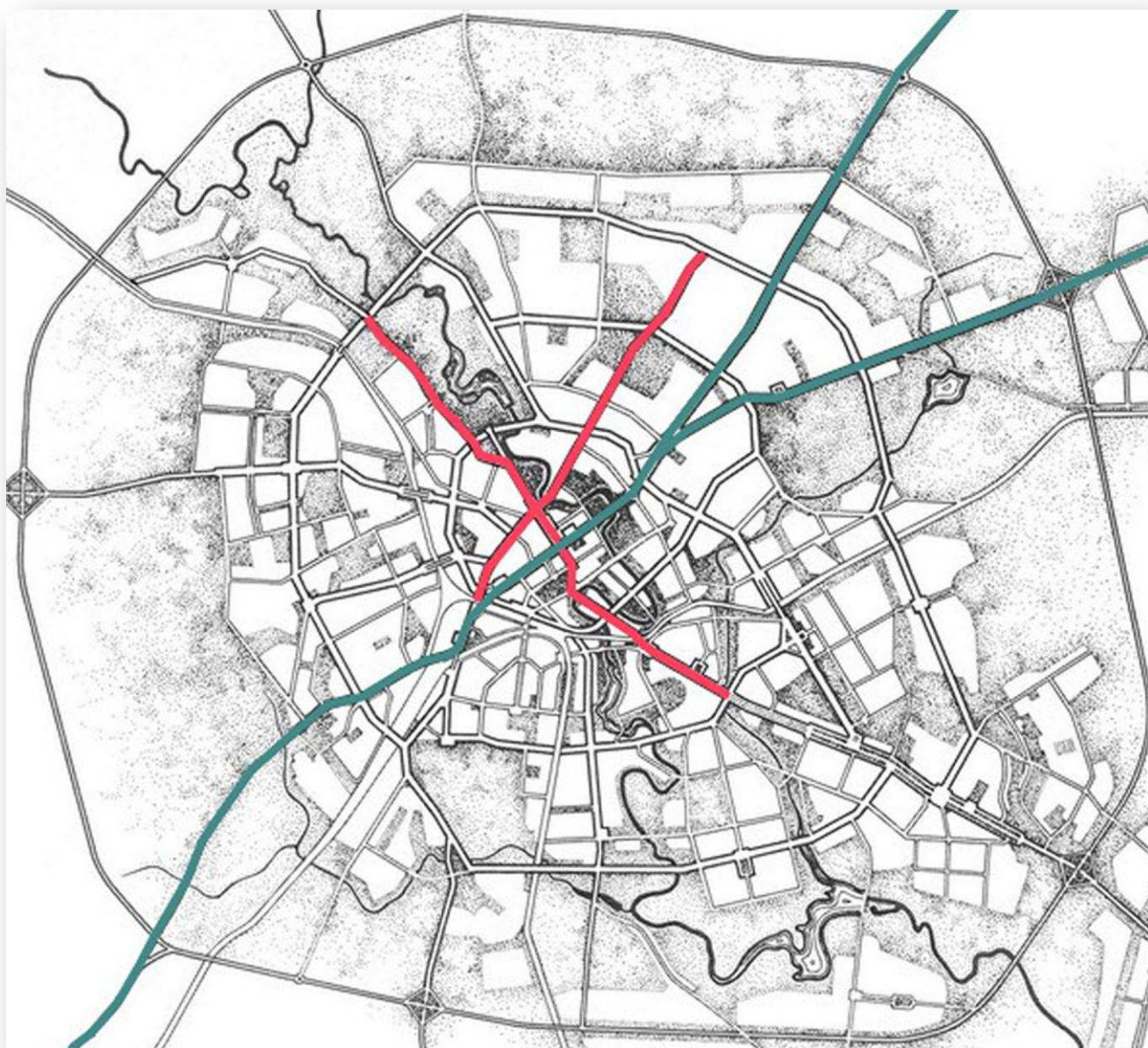
У чаканні канчатковай рэалізацыі гэтай ідэі цэнтральны фрагмент восі поўнач-поўдзень з часам аформіўся ў самастойны “бульвар” вул.Леніна, які пазней быў нават унесены ў Дзяржаўны спіс каштоўнасцей Рэспублікі Беларусь, разам са скверамі, якімі запоўніліся зарэзерваваныя колісь пад праезную частку “пустоты”.

З пункту гледжання вырашэння ўтылітарных задач, дадзеная ідэя грунтавалася на перакананні, збудаваным на горадабудаўнічых прынцыпах пачаіку ХХст., што “васевая” пракладка транзітнага транспартнага калідора цалкам здольная забяспечыць патрэбы горада. Вобразнае вырашэнне базавалася на самадастаткавай ідэі “ансамблевасці”, як галоўнага форматворчага прынцыпу, вынікам чаго ў дадзеным выпадку з’явілася фрагментарнае бачанне выключна самога аб’екта праектавання, з цалкавітым ігнараваннем таго, наколькі арганічна ствараемыя новыя элементы планіровачнага каркасу з’інтэгруюцца з існуючымі функцыянальна-прасторавымі сувязямі.

У выніку ўтварылася сучасная горадабудаўнічая сітуацыя, калі абедзве рэалізаваныя планіровачныя восі не мелі, ня маюць і ніколі ня будуць мець лагічнага горадабудаўнічага прадаўжэння, бо ад пачатку з’яўляюцца магістралямі “у нікуды”- яны ня маюць ніякага працягу па-за межамі горада, не афармляюць і не падтрымліваюць ніводнага гістарычнага накірунку, з’яўляюцца прынцыпова “тупіковымі”.

Шасціпалосны пр.Пераможцаў ўсёй сваёй шырынёй ўпіраецца ў сціплы дачны пасёлак у раёне Ждановічаў з невыразнымі бакавымі з’ездамі, а Няміга-Багдановіча такім самым чынам нецікава заканчваецца тупіком вул.Кальцова з перманентным “коркам” на з’ездзе з яе.

Ніякія затраты па спрамленню крытычных участкаў ніколі ня вырашаць галоўнай праблемы- гэтыя “галоўныя” транспартныя магістралі ніколі ня будуць здольныя забяспечыць па-за гарадскія функцыянальнай сувязі. Гэтай акалічнасцю тлумачыцца 20-30% рэзерв сённяшняй прапускной здольнасці пр.Пераможцаў, наяўнасць якога па ўсёй даўжыні губляе сэнс з прычыны перагружанасці ягонага завяршэння на перасячэнні з пр.Незалежнасці.



Праектная прапанова 1958г.

Функцыянальна гэтае перасячэнне праектавалася як галоўны элемент інфраструктуры пераразмеркавання транспартнага транзіту праз планіровачнае ядро па “цэнтра-арыентаваным” прынцыпе. Уся мадэль грунтавалася на логіцы вырашэння транспартнага забеспячэння, збудаваным па прынцыпе “найкарацейшых адлегласцяў”, дзе галоўнае фармаванне і пераразмеркаванне транспартных патокаў канчаткова набываюць ў гіпатэтычным цэнтры, як аптымальнай кропцы з гледзішча найкарацейшых лінейных сувязяў.

Аднак па меры нарастання транспартнай нагрузкі з аднаго боку, і фізічнага росту паселішча з другога, элементарная логіка “найкарацейшых сувязяў” пераўтварылася ў сваю супрацьлегласць, дзе цэнтр ужо не ў стане выконваць пераразмеркавальныя сувязі, што блакуе ўсю схему.

З другога боку, дадзеная схема ад пачатку была прысвечаная і абслугоўвае да сёння выключна ўтылітарныя функцыі, несумяшчальныя з выкананнем Гістарычным цэнтрам г.Мінска ролі духоўна-культурнай дамінанты сталіцы па пычыне гранічнай кампактнасці ягонай тэрыторыі, якая проста не ў стане прыняць на сябе яшчэ і ролю транспартнай развязкі.

Найбольш істотным момантам гісторыі стварэння паваенных планіровачных восяў ёсць тое, што нерэалізуемасць стрыжневай ідэі гэтай прапановы стала відавочнай яшчэ падчас правядзення яе першага этапу. Па гэтай прычыне “бульвары” Заборскага так і не набылі “бульварнай” схемы, ператварыўшыся з часам у асіметрычны праезд, канчаткова ліквідаванай падчас апошняй рэканструкцыі 2004-2005г.г..

Нежыццяздольнасць і прынцыповая памылковасць ідэі “транспартнага калідора” праз гарадскі цэнтр -стрыжневай ідэі паваеннай рэканструкцыі генеральнага плана Мінску, характаразуецца не тым фактам, што гэтая ідэя не была рэалізаваная, што па логіцы і павінна было зрабіцца прычынай канфлікту. Яна таму і не была рэалізаваная, што памёрла, не паспеўшы нарадзіцца. Нават без наяўнасці ў гэтым месцы сталіцы краіны Гістарычнага цэнтру тысячагадовага гораду, які быў прынесены гэтай схеме ў ахвяру, абсурднасць прапановы найбольш выразна праявілася менавіта б ў выпадку яе “поўнай” рэалізацыі, калі ўвесь мажлівы транзіт мэтанакіравана прапускаецца праз адзінае “галоўнае” скрыжаванне ўжо дзвухмільённага гораду.

Нават “незавершаная” рэалізацыя планіровачнай схемы 1936-1965г.г. прыводзіць да транспартнага калапсу на перасячэнні галоўных горадабудаўнічых дыяметраў ўжо сёння, што патрабуе тэрміновага перагляду гэтай канцэпцыі для забеспячэння мажлівасці правядзення наступнай лагічнай мінімалізацыяй вынікаў яе ўздзеяння пры далейшым паслядоўным і гарманічным развіцці транспартнага абслугоўвання сталіцы Рэспублікі Беларусь у будучым.

02-0-4 Наступствы рэалізацыі папярэдніх генеральных планаў на стан комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці 1 катэгорыі “Гістарычны цэнтр горада Мінска”

А. Такім чынам, сучасны стан Гістарычнага цэнтра г.Мінска з’яўляецца вынікам дзеяння дзвух асноўных фактараў, якія і надалей працягваюць актыўна аказваць на яго сваё дэструктыўнае дзеянне:

1. Прынцыповыя адносіны да гісторыка-культурнай каштоўнасці “Гістарычны цэнтр г.Мінска” як да з’явы, якая перашкаджае сучаснаму развіццю горада (ў дыяпазоне ад поўнага адмаўлення яе культурных вартасцяў, што сістэмна прадэкларавана Генпланам 1936г., да імітацыі дзейнасці па яе захаванню, як выніка незавершанасці інэрцыйнага працэса практычнага вырашэння горадабудаўнічых задач на падставе выпрацаваных ў 1936-39г.г. базавых прынцыпаў.)
2. Збудаваная на падставе гэтых базавых прынцыпаў горадабудаўнічая палітыка, рэалізуемая праз Генеральны план г.Мінска да сёння.

Б. Вынікам практычнай рэалізацыі гэтых тэндэнцый з’яўляецца:

- дэфрагментацыя Гістарычнага цэнтра і ліквідацыя яго як цэльнай горадабудаўнічай з’явы.
- пааб’ектная неабароненасць кампанентаў комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці на ўзроўні генеральнага плана, з іх далейшым паслядоўным вынішчэннем.

Галоўным практычным вынікам гэтых працэсаў з’явіўся выразны сістэмны крызіс, абумоўлены з аднаго боку неасэнсаванасцю і інэрцыйнасцю дзеянняў адміністрацыйнай сістэмы кіравання горадабудаўнічымі працэсамі, мэты і задачы якіх на ўзроўні базавых прынцыпаў былі сфармаваны і замацаваны горадабудаўнічымі дакументамі, сфармаванымі ва ўжо зусім іншую эпоху, і кардынальнымі зменамі, якія адбыліся ў адносінах да гісторыка-культурнай спадчыны за апошнія 50 год ў свеце ў цэлым, і за апошнія 15-20 гадоў ў Беларусі ў прыватнасці, перш за ўсё у прававым сэнсе.

Базавыя прынцыпы, якімі рэгулюецца дзяржаўная палітыка Рэспублікі Беларусь ў адносінах да гісторыка-культурных каштоўнасцяў, вызначаюцца “Законам Рэспублікі Беларусь аб ахове гісторыка-культурнай спадчыны”, “Інструкцый аб складзе, парадку распрацоўкі, ўзгаднення і зацвярджэння навукова-праектнай дакументацыі на выкананне работ на нерухомах матэрыяльных гісторыка-культурных каштоўнасцях”, адпаведнымі палажэннямі спецыялізаваных раздзелаў шматлікіх БНБ, прысвечаных гэтай тэматыцы і г.д..

Увесь масыў названых праваных дакументаў апцыянальна прысвечаны тэматыцы “захавання гісторыка-культурнай спадчыны як з’явы, для перадачы яе наступным пакаленням ва ўсім багацці яе аўтэнтычнасці”.

На практыцы ж, дзякуючы вышэйазначанаму сістэмнаму канфлікту, базавыя палажэнні нарматыўна-прававой базы **не выконваюцца**, нават нягледзячы на іх зразумелую спрошчанасць. Мала таго, маюцца выпадкі скандальнай тэндэнцыі падгонкі параметраў базавых нарматыўна-прававых дакументаў пад патрэбы канкрэтных аб’ектаў.

Па прычыне ўжо “традыцыйнага” ігнаравання палажэнняў нарматыўна-прававой базы не толькі інвестарамі і выканаўчымі органамі адміністрацыйнага кіравання, але і Міністэрствам культуры Рэспублікі Беларусь, свядома абмяжуемца тут толькі і выключна пытаннямі горадабудаўнічай логікі пры аналізе палажэнняў генеральнага плана г.Мінска і ягоным уплывам на захаванасць Гістарычнага цэнтра сталіцы.

Нават калі на хвіліну дапусціць, што Мінск ніколі ня меў гістарычнага цэнтра і быў закладзены як цалкам новае паселішча 1 студзеня 1919г., існуючая сёння транспартная схема ў межах планіровачнага ядра горада па прычынах, выказаных вышэй, патрабуе тэрміновай карэкціроўкі.

Натуральная радыяльная схема горада была штучна знішчаная падчас паваеннай рэканструкцыі, альтэрнатыўная ж так і не была створаная. Пачаткі традыцыйных планіровачных восяў горада ўздоўж гістарычных горадафармуючых накірункаў былі ампутаваныя разам з гістарычнай планіровачнай структурай Гістарычнага цэнтра, дзе ўсё багацце тысячагадовай планіровачнай схемы было замененае адзіным “галоўным” скрыжаваннем, якое рассекла традыцыйныя прасторава-функцыянальныя сувязі.

Але вынікі інтэрвенцыі ў гістарычную планіровачную структуры аказаліся дэмантальна супрацьлеглымі- 97-98% ўсяго транспартнага патока, які блакуе вышэйпамяненныя паваенныя планіровачныя восі сёння, з’яўляецца банальным транзітам, ні з гістарычным, ні з гарадскім цэнтрамі нічога агульнага ня маючым.

Галоўная транспартная магістраль горада, вул. Няміга-Багдановіча, на ўсёй даўжыні Гістарычнага цэнтру ня мае ў яго аніводнага з’езду, у выніку ўсе яе 6400 прыведзеных адзінак транспартных сродкаў у гадзіну ў абедз’вух накірунках у 100% з’яўляюцца звычайным транзітам. Больш таго, гэта не толькі транзіт, сабраны самой “планіровачнай восясю”. Да яго ад вул. Купалы дадаецца 30% (1030 првд.адз.) патока папярэчнага накірунку, сабранага з ўсяго левабярэжнага сектару вуліцамі Старажоўская-Купалы, і 25.4% з супрацьлеглага папярэчнага смежнага накірунку, сабранага вуліцамі Раманаўская Слабада-Гарадскі Вал.

Што датычыць другой “планіровачнай восі” пр.Пераможцаў, то фармальна яна мае толькі адзіны з’езд у самім Гістарычным цэнтры-на вул.Рэвалюцыйную, і адзіны з’езд па “пагранічча” вул. Інтэрнацыянальнай, і тое толькі ў бок вул.Я.Купалы (з 22.1% левапаваротным з’ездам з боку пр.Пераможцаў і 19.3% правапаваротным з’ездам з боку пр.Незалежнасці). Але толькі 5.65% (!) гэтага патока далей пераразмяркоўваецца непасрэдна ў гістарычны цэнтр на вул.Энгельса і Гандлёвая. Што датычыць правапаваротнага з’езду з вышэйзгаданай восі на вул.Рэвалюцыйная, то дынаміка карыстання тут падобна настолькі знікомая, што УП “Мінскграда” у матэрыялах Дэталёвага плана 2005г. у раздзеле, прысвечаным транспартнаму абслугоўванню, праігнаравала гэты адзіны (!) фармальны з’езд у Гістарычны цэнтр з усяго агрому паваенных “планіровачных восяў”, якія на гэты самы цэнтр ляглі, падаўшы між тым дыяграмы транспартнай дынамікі ўсіх астатніх перасячэнняў.

У выніку зробленага аналізу з вялікай нацяжкай можна казаць толькі аб 2.5% выкарыстанні непасрэдна Гістарычным цэнтрам паваеннай планіровачнай схемы планіровачных восяў пр.Пераможцаў-Няміга. Аднак, 97-98% транспартнага патока, які карыстаецца дадзенай транспартнай інфраструктурай сёння -гэта транзіт, які з Гістарычным цэнтрам нічога агульнага ня мае.

Выразнай ілюстрацыяй нежыццяздольнасці паваеннай лінейнай цэнтра-арыентаванай ідэі “дзвух дыяметраў” з’яўляецца сённяшняя транспартная дынаміка на дзвух адрэзках нарэшце цалкам завершанай на сённяшні дзень інфраструктуры “дыяметра поўнач-поўдзень”, а менавіта перманентны “корак” паміж вул.Інтэрнацыянальная-пр.Незалежнасці і фактычная незапатрабаванасць у параўнанні з першым далейшага працягу “дыяметра” на ўчастку паміж вуліцамі Ульянаўская-Аранская.

Такім чынам, планіровачная транспартная інфраструктура, якая па вайне пахавала пад сабой гістарычную планіровачную структуру Гістарычнага цэнтра Мінска выконвае, і вельмі неэфектыўна, ужо перакрочыўшы ўсе межы сваіх мажлівасцяў, выключна функцыі пераразмеркавання транзітных транспартных патокаў не толькі планіровачных восяў пр. Пераможцаў- вул.Няміга-пр.Незалежнасці, але і смежных папярэчных накірункаў лева- і правабярэжжа, абазначаных вуліцамі Раманаўская Слабада-Гарадскі Вал і Купалы-Старажоўская. Пры адсутнасці якой бы там ні было альтэрнатыўнай дублюючай падтрымліваючай транспартнай сеткі гэта ўжо сёння вымушае канстатаваць наяўнасць крызіса транспартнай схемы планіровачнага ядра г.Мінска, спаваданага горадабудаўнічымі пралікамі, дапушчанымі пры паваенным планаванні ў вузка абмежаваным ідэалагічным “калідоры” таго часу.

Гістарычны цэнтр Мінска быў прынесены ў ахвяру, як тады здавалася, новай і лагічнай планіровачнай схеме, не абцяжаранай патрэбай лічыцца з наяўнасцю тут гісторыка-культурных аб'ектаў, груба ігнаруючы нават ўсе ранейшыя рашэнні савецкага ўраду (1926г.) аб іх ахоўным статусе таксама.

Як бачым, пастаўленыя задачы аб ідэальнай планіровачнай схеме новага сацыялістычнага горада не былі выкананыя, ня гледзячы на прынесеныя ахвяры, на фоне поўнага ігнаравання палажэнняў ахоўнага заканадаўства, на ўсіх этапах ягонага ўзнікнення, як з'явы. Працэса, які як глабальная агульнаміравая тэндэнцыя, развіваўся і развіваецца незалежна і паралельна задачам рэалізацыі “галоўных” планіровачных задач Генеральных планаў г.Мінска 1936-1965-2003г.г..., аж да сённяшняга дня.



Сучасная транспартная схема планіровачнага ядра Мінска.

Варыянты тэрытарыяльнага развіцця планіровачнага ядра Мінска і іхнія ўплывы на стан комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці 1 катэгорыі “Гістарычны цэнтр горада Мінска”.

Як вынік, у рэчышчы вышэйапісаных працэсаў, можна прагназаваць два асноўныя сцэнарыя далейшага развіцця падзей у межах планіровачнага ядра г.Мінска, непасрэдна крытычна ўплываючых не толькі на захаванасць Гістарычнага цэнтра сталіцы Беларусі як гісторыка-культурнага аб’екта і духоўна-культурнай дамінанты сталіцы, але і на цалкам утылітарныя характарыстыкі, забяспечваючыя ягоную эксплуатацыю ў якасці элемента функцыянальнай інфраструктуры ў мінімальна дастатковых аб’ёмах.

Варыянт А: Інерцыйнасць працэсаў горадабудаўнічай схемы развіцця, закладзенай у 1936-38г.г. застанецца непераадоленай і ў бліжэйшы час.

Актывізаваныя на працягу 2000-2007г.г. горадабудаўнічая працэсы, дынаміка якіх надалей будзе толькі нарастаць, прывядуць да замацавання ўжо на новым этапе і сучаснымі горадабудаўнічымі сродкамі пралікаў сістэмнага характару, дапушчаных пры паваенным планаванні, збудаваных на састарэлым “цэнтра-арыентаваным” прынцыпе, аналізаваным вышэй.

Далейшае інерцыйнае развіццё ў канве дадзенай канцэпцыі для забеспячэння свайго функцыянавання запатрабуе, што ўжо адбываецца, новых дадатковых інфраструктурных аб’ектаў адпаведных маштабаў, несумяшчальных не толькі з Гістарычным цэнтрам, але і з цэнтрам планіровачнага ядра горада ў цэлым. І якія безумоўна войдуць у жорсткую канфрантацыю з горадабудаўнічымі рэаліямі, па меры неўнікнёнага нарастання транспартнага калапсу, але і з адпаведным бяспрэчным далейшым асэнсаваннем бесперспектыўнасці развіцця дадзенай мадэлі.

Галоўным негатыўным вынікам будзе не толькі наяўнасць, але і з’яўленне новых, неадпаведных дадзенай тэрыторыі аб’ектаў, максімальна павялічваючых транспартныя патокі (транспартныя развязкі, “гіпермаркеты” з самадастатковымі шматузроўневымі паркоўкамі, аналагічныя бізнэс-цэнтры - тыповыя элементы перыферынай, пераважна “кальцавой” інфраструктуры).

У выніку, замест сістэмнай паступовай мінімалізацыі, пакуль яшчэ да 97% транзітных, транспартных патокаў праз планіровачнае ядро сталіцы ў цэлым, і Гістарычны цэнтр Мінска ў прыватнасці, якія сёння яшчэ можна безканфліктна перарыентаваць, мы свядома ствараем транспартную праблему, якая ў будучыні запатрабуе неверагодна высокіх коштаў для свайго вырашэння.

У выніку непрыняцця адпаведных захадаў сёння, мы ператворым існуючы транзіт у катэгорыю **мэтавага** транспартнага патока, а дадзеная праблема можа быць вырашаная ўжо толькі і выключна коштам вынасу з гэтай тэрыторыі саміх аб'ектаў, якія гэты мэталы паток фармуюць.

І патрэбнае асэнсаванне, і наступны вынас з гэтай тэрыторыі неўласцівых аб'ектаў рана ці позна безумоўна адбудуцца, але, калі своечасова не скарэктаваць гэты працэс сёння, на жаль ўжо з панясеннем адпаведных коштаў.

Цяпер прыгадаем, што ў дадзеным месцы па зьбегу акалічнасцяў знаходзіцца яшчэ і Гістарычны цэнтр тысячагадовага горада- сталіцы Рэспублікі Беларусь, які ў адпаведнасці з асноўнымі палажэннямі “Дэталнага плана рэканструкцыі, рэстаўрацыі, аднаўлення і добраўпарадкавання..”, зацверджанага Рашэннем Мірганвыканкама №617 ад 30 сакавіка 2006г., павінен набыць рысы духоўна-культурнай дамінанты сталіцы.

Гэтая задача недасягальная без вырашэння мэты, пастаўленай зацверджанай Рашэннем №617 Канцэпцыі дэталнага плана - “..скарачэння інтэнсіўнасці транзітнага транспарта праз Гістарычны цэнтр..”.

Але сутнасць праводзімай да сёння горадабудаўнічай палітыкі і палягае ў **прыцягненні** сюды неўласцівых транспартных патокаў, што надалей замацоўвае за Гістарычным цэнтрам выключна вузкую ўтылітарную функцыю пераразмеркавальнага вузла транспартнага транзіта, якая даўно зжыла сябе і аб'ектыўна тармазіць далейшае развіццё транспартнай схемы Мінска ў цэлым.

Без паслядоўнага вырашэння гэтых існуючых на сённяшні дзень супярэчлівых тэндэнцый, сістэмна ўплываючых на горадабудаўнічыя працэсы, па прычыне іх, нягледзячы ні на што, ігнаравання, і дзякуючы гэтаму ігнараванню, недасягальнай бачыцца нашмат больш сціплая задача – а менавіта **захаванне** за Гістарычным цэнтрам г.Мінска базавых характарыстык, якія пакуль што усё яшчэ забяспечваюць яму ягоны статус гісторыка-культурнай каштоўнасці.

Варыянт Б: Інэрцыйнасць развіцця горадабудаўнічай схемы, закладзенай у 1936-38г.г., пераадолена. Прыярытэтнымі, пры прыняцці канчатковых рашэнняў па далейшым развіцці планіровачнага ядра горада Мінска, нарэшце робяцца мерапрыемствы, дазваляючыя прэвентыўна прагназаваць і гарманічна мінімалізаваць наступствы адмоўных уплываў, дапушчаных у перыяд паваяеннай рэканструкцыі, аналізаваных вышэй.

Паслядоўнае выкананне мерапрыемстваў па стварэнню інфраструктуры і Транспартнага кальца, распрацоўваемых УП “Мінскграда”, разам з далейшым удасканаленнем яго планіровачнай структуры ў рэчышчы сутнасных прыярытэтаў, вызначаных “Канцэпцыяй...дэталнага плана”, зацверджанай Рашэннем МГВК №617, дазваляць у перспектыве вырашыць усе названыя супярэчнасці развіцця папярэдняга і сучаснага перыядаў.

Галоўны канфлікт развіцця планіровачнага ядра Мінска палягае менавіта на супярэчнасці дзвух адначасова праводзімых, але сутнасна дыяметральна супрацьлеглых тэндэнцыях- паслядоўнаму пошуку альтэрнатыўных рашэнняў па вырашэнню існуючых праблем (Указ Прэзідэнта №330, Рашэнне МГВК №617, работа УП “Мінскграда”) і хаатычнаму “засваенню” адзінай ананімнай будаўнічай пляцоўкі “Гістарычны цэнтр”, ў адпаведнасці з горадабудаўнічай логікай праекта 1936-38г.г., неасэнсавана праводзімай да сённяшняга дня.

Неасэнсаванасць інэрцыйна праводзімай да сёння горадабудаўнічай палітыкі, сфармаванай ва ўжо зусім іншую, з пункту гледжання заканадаўства эпоху, нівелюе ўсе наяўныя спробы пераадолення названых супярэчнасцяў, вядзе да неабгрунтаванага безсістэмнага распылення рэсурснай базы, калі сродкі, апцыянальна прысвечаныя Рэканструкцыі Гістарычнага цэнтра г.Мінска, інвестуюцца ў яго паслядоўнае далейшае вынішчэнне.

Але ў выніку паслядоўнага асэнсавання названых базавых тэндэнцыяў і прыняцця неабходных адпаведных карэкціровак па ажыццяўленню сутнасных задач па Рэканструкцыі Гістарычнага цэнтра, сфармуляваных Указам Прэзідэнта Рэспублікі Беларусь №330, мы ў выніку атрымаем безканфліктнае вырашэнне ўсіх выклікаў, закладзеных у падмурак сённяшніх горадабудаўнічых канфліктаў. У выпадку бездакорнага выканання дзеючага заканадаўства- нават незалежна ад прынятых сёння канкрэтных архітэктурна-планіровачных рашэнняў.

Найбольш істотным момантам дадзенай прапановы з’яўляецца тое, што яе рэалізацыя дасць рэальную магчымасць гарманічна вярнуць ўвесь працэс па рабоце з гісторыка-культурнымі каштоўнасцямі Мінска ў прававое поле і гарантуе далейшае захаванне за ахоўваемай законам тэрыторыяй яго наяўнага статуса. Гэтая прапанова можа быць рэалізаваная выключна на арганізацыйным ўзроўні і не патрабуе дадатковых інвестыцыяў.

Але ў выпадку яе рэалізацыі менавіта яна гарантуе інвестыцыі сённяшніх інвестараў, як адпавядаючыя нарматыўна-прававой базе Рэспублікі Беларусь.

У выніку развіцця падзей па гэтым варыянце, пасля завяршэння інфраструктуры 1 Транспартнага кальца, з улікам абазначаных прыярытэтаў і, верагодна, прапаноў дадзенай работы, мы ў перспектыве праз 10-15 гадоў (разам з практычнай рэалізацыяй інфраструктуры ТК1) зможам рэальна падыйсці да вырашэння галоўных задач, сфармуляваных “Канцэпцыяй... дэталёвага плана”, зацверджанай Рашэннем МГВК №617 ад 30 сакавіка 2006г.- аб скарачэнні інтэнсіўнасці транзітнага транспарта праз Гістарычны цэнтр, і, у перспектыве, ягонага поўнага вываду за межы планіровачнага ядра, як нямэтавага.



Будаўнічая актыўнасць і пытанні прававога характара.

Найбольш істотным, што ў прававым сэнсе адрознівае сучасную будаўнічую актыўнасць на тэрыторыі гісторыка-культурнай каштоўнасці найвышэйшай нацыянальнай катэгорыі “Гістарычны цэнтр г.Мінска” ад усіх папярэдніх перыядаў, з’яўляецца наступнае:

- сённяшня незалежнасць нацыянальных органаў кіравання пры выпрацоўцы канчатковых рашэнняў у дачыненні да гісторыка-культурных аб’ектаў краіны;
- наяўнасць з первай паловы 90-х гадоў нацыянальнай нарматыўна-прававой базы незалежнай Рэспублікі Беларусь, якая гэтую дзейнасць рэгулюе.

Існуючая нарматыўна-прававая база дае выразныя адказы на ўсе пытанні, звязаныя з кіраваннем працэсам абыходжання з гісторыка-культурнай каштоўнасцю і на працэдурным, і на метадалагічным узроўні.

Выразная тэндэнцыя ігнаравання яе палажэнняў, у тым ліку і Указаў Прэзідэнта Рэспублікі Беларусь, не адмяняе ні мажлівасці, ні неабходнасці ўрэгулявання ў будучым ўсіх супярэчнасцяў прававога характару, якія маюць месца сёння.

Нягледзячы ні на незавершанасць працэса стварэння скарэктаванай транспартнай схемы абслугоўвання планіровачнага ядра сталіцы, ні на адсутнасць гісторыка-архітэктурнага апорнага плана і праектаў ахоўных зон каштоўнасці, ні на наяўнасць скандальных парушэнняў і працэдурнага, і метадалагічнага характару, ні на прамыя фальсіфікацыі як на ўзроўні матывіровак, так і саміх праектных матэрыялаў і г.д., з 2000г. на ахоўваемай тэрыторыі пачалі закладацца аб’екты, якія разам з іншым састарэлую транспартную схему замацоўваюць настолькі, што яе карэкціроўка ў далейшым будзе мажлівая толькі разам з вынасам адсюль гэтых самых будуюмых і праектуюмых сёння комплексаў.

Парушэнні, якія пры гэтым дапушчаюцца, разам з прызнаннем факту, што транспартную схему планіровачнага ядра Мінска прыйдзеца ў далейшым усё роўна пераглядаць, выводзяць усю сённяшняю будаўнічую актыўнасць на гэтай тэрыторыі за межы здаровага сэнсу.

Толькі прамыя затраты па выпраўленню горадабудаўнічых памылак, якія на фоне поўнага ігнаравання нарматыўна-прававой базы сёння маюць месца, будуць у лепшым выпадку роўныя коштам сучасных інвестыцый. Нічым не абгрунтаваная фінансавая рызыка сённяшніх інвестараў між тым перакрочвае межы безадказнасці.

Пракуратуры РБ і Камітэту дзяржаўнага кантролю прыйдзеца ў далейшым, але безумоўна даць, кампетэнтныя адказы на ўсе пытанні, звязаныя з размяшчэннем і праектаваннем новых аб’ектаў на тэрыторыі і перыферыі Гістарычнага цэнтра Мінска сёння.



Планіровачныя рашэнні.

Прапануемыя планіровачныя рашэнні гэтага праекта распрацаваныя ў развіццё канцэпцыі УП “Мінскграда” і Транспартнага кальца г.Мінска, дапаўняюць яе, і ні ў чым ёй не супярэчаць.

Разам з тым, закладзеныя ў праекце прапановы дазваляюць коштам мінімальнага інфраструктурнага дапаўнення, і адпаведна, мінімальнага фінансавых укладанняў, пераразмеркаваць існуючыя транспартныя патокі з улікам сучасных патрэбаў планіровачнага ядра сталіцы і горадабудаўнічых рэаліяў паваеннага планавання.

Метадалагічным прынцыпам фармавання планіровачных прапаноў абрана метадыка разгляду матывацый прыўнясення горадабудаўнічых зменаў у межах планіровачнага ядра г.Мінска на працягу папярэдняга этапа фармавання горадабудаўнічай інфраструктуры (1936-2007г.г), аналізу практычных вынікаў, дасягнутых пры рэалізацыі гэтых рашэнняў, і распрацоўцы на гэтай базе адпаведных мерапрыемстваў з абавязковым улікам пераемнасці развіцця горадабудаўнічых працэсаў усіх без выключэння папярэдніх эпох, у тым ліку і савецкага.

Баланс інтарэсаў аб’ектыўных сучасных патрабаванняў планіровачнага ядра г.Мінска і практычнай эфектыўнасці вырашэння горадабудаўнічых задач папярэдняга планіровачнага перыяда дазваляе распрацаваць комплекс кампенсаторных мерапрыемстваў, і, ўрэшце пераадолець сучаснае антаганістычнае супрацьстаянне “старога менска” “мінску сучаснаму”, і наадварот.

Практычным вынікам рэалізацыі прапануемай праграмы з’явіцца:

- стварэнне базканфлічнай мадэлі суіснавання гарадоў “старога” і “новага”, якія ўжо гарманічна дапаўняюць, а не самазнішчальна супрацьстаяць адзін аднаму, дзе менавіта іх “рознасць” дае мажлівасць адэкватнага прачытання гістарычнай глыбіні тысячагадовай гісторыі Мінска і падвышэння якасных характарыстык усёй мадэлі ў цэлым;
- доўгатэрміновае і прынцыповае вырашэнне транспартных праблем, забяспечанае праз поўны вывад неўласцівых транзітных транспартных патокаў па-за межы планіровачнага ядра ў цэлым, і Гістарычнага цэнтра г. Мінска ў прыватнасці, у поўнай адпаведнасці з сутнаснымі задачамі Указа Прэзідэнта Рэспублікі Беларусь №330 ад 14 ліпеня 2004г. і Рашэння МГВК №617 ад 30 сакавіка 2006г., і цалкам адэкватнае сучасным горадабудаўнічым тэндэнцыям;
- перавод усёй мадэлі абыходжання з гісторыка-культурнай каштоўнасцю “Гістарычны цэнтр г.Мінска” у прававое поле нарматыўна-прававой базы Рэспублікі Беларусь праз адмову ад дамінуючага штучнага прынцыпу “абавязковасці” антаганістычнага суіснавання “старога” і “новага”, што з’яўляецца фармальным абгрунтаваннем невыканання існага заканадаўства ў дачыненні да гісторыка-культурнай каштоўнасці сёння;
- забеспячэнне фактычна “бязмежнага”, у параўнанні з сучаснымі горадабудаўнічымі мажлівасцямі, інвестыцыйнага патэнцыялу не толькі ў межах Гістарычнага цэнтра, але і планіровачнага ядра ў цэлым, дзе інвеставаныя сродкі працуюць не толькі дзеля вырашэння вузкіх задач канкрэтных інвестараў, але аб’ектыўна падвышаюць якасныя характарыстыкі і гісторыка-культурнай каштоўнасці, і сучаснай сталіцы ў цэлым, кардынальна паляпшаючы яе і іміджаваю, і функцыянальную інфраструктуру, і, як вынік, спрыяюць найбольш эфектыўнаму выкананню інвестыцыйных праграм саміх інвестараў, падвышаючы іх матэрыяльныя вартасці;

- вяртання аутэнтычнага прачытання ансамблевым аб'ектам “савецкага” будаўніцтва, рэалізаваным у паваенны час, гуманістычная інтэграцыя гэтых аб'ектаў і ў структуру “старога менску” і ў інфраструктуру сталіцы Рэспублікі Беларусь будучага.

Як адзначалася ў папярэдніх раздзелах (02-0-2//.../02-0-4), планіровачныя рашэнні паваеннага планавання, вынікі рэалізацыі якіх сёння з'яўляюцца дамінуючымі ў фармаванні горадабудаўнічых тэндэнцый у межах планіровачнага ядра г.Мінска, былі прысвечаныя вырашэнню адпаведных задач праз абраны набор горадафармуючых сродкаў.

Дзякуючы паступоваму падсвядому асэнсаванню немажлівасці “чыстай” рэалізацыі гэтых задач, базавая матывацыя інфраструктурных элементаў абранай схемы перажывала своеасаблівую мутацыю ў дыяпазоне ад “дзвух горадабудаўнічых дыяметраў” да “бульварнай” структуры галоўнага перасячэння гэтых самых “дыяметраў”.

Тым не менш, галоўныя горадабудаўнічыя модулі дадзенай канцэпцыі на працягу ўсяго паваеннага перыяда працягвалі інэрцыйна рэалізоўвацца, нягледзячы на адмову ад базавага прынцыпу “дзвух дыяметраў”, фармальнай канстатацыяй якой зрабілася адмова ад зносу забудовы квартала паміж вуліцамі Маркса-Кірава, замацаваная пазней будаўніцтвам новага будынку Упраўлення беларускай чыгункі на рагу вуліц Кірава-Леніна, пасаджанага на планіровачнай восі “дыяметра” поўнач-поўдзень.

І нават пасля гэтага інфраструктура “дзвух дыяметраў” працягвала фінансавацца, а фармальным абгрунтаваннем далейшага працягу работ у гэтым накірунку зрабілася гіпатэтычная ідэя прабіўкі кім-небудзь і калі-небудзь у будучым транспартнага танэлю даўжынёю 1.250м ад Нямігі да вул.Ульянаўскай, што нібыта і з'явіцца неабходным абгрунтаваннем рэалізацыі дадзенай канцэпцыі на працягу ўсяго паваеннага перыяду.

Не будзем тут спрачацца з энтузіястамі гэтай ідэі, але самадастатковым тэстам на яе жыццяздольнасць з'яўляецца факт нерэалізацыі апошняй нават у сваім “бясплатным” надземным варыянце, калі ягоным аўтарам, пасля зносу планіровачнай структуры старога Менску ў межах ад “духанаўскага” комплексу сучаснага пр.Пераможцаў аж да вул.К.Маркса, ужо амаль нічога не перашкаджала рэалізаваць гэтую ідэю ва ўсёй сваёй планіровачнай чысціні. Больш таго, дадзеная “перспектыва” ужо зусім не бралася ў разлік пры пракладке мінскага метрапалітэну. Цяпер аптымістам паваеннай лінейнай “цэнтра-арыентаванай” ідэі прыйдзецца пракладываць свой “танэль”, верагодна, пад існуючай ніткай дзеючага метрапалітэну.

У выніку, сёння мы маем горадабудаўнічую сітуацыю, збудаваную на паваеннай лінейнай цэнтра-арыентаванай ідэі “дзвух дыяметраў”, ужо прынцыпова нерэалізуемай у сваім першапачатковым выглядзе.

З другога боку, цалкам збудаваная інфраструктура, прысвечаная гэтую ідэю абслугоўваць: завершаны ансамбль пр.Пераможцаў на ўсёй даўжыні з поўначы і цалкам завершаны паўднёвы замыкаючы фрагмент паміж вуліцамі Ульянаўская-Аранская, разам з транспартнай развязкай апошняй.

Такім чынам, найважнейшай задачай сённяшняга дня бачыцца праблема рэалістычнага асэнсавання горадабудаўнічых працэсаў паваеннага перыяда дзеля падрыхтоўкі адэкватнага прагноза далейшага горадабудаўнічага развіцця г.Мінска, у сваю чаргу неабходнага дзеля выпрацоўкі планіровачных прапаноў, здольных мінімалізаваць небяспекі, выразна назіраемыя сёння і пагражаючыя ў перспектыве зрабіць сітуацыю прынцыпова “не-карэктнамай”, у выпадку безкантрольнай эвалюцыі гэтых небяспек у большыя горадабудаўнічыя праблемы.

Калі гэтага ня будзе зроблена, і горадабудаўнічы працэс надалей будзе развівацца ў характэрным мінулым дзесяцігоддзям інэрцыйным рэжыме, мы страцім не толькі Гістарычны цэнтр г.Мінска, як гісторыка-культурную каштоўнасць, адпаведны прэстыж, перспектыву зрабіць Мінск хоць калі-небудзь прывабным для айчыннага і замежнага турызму і г.д..

Найбольш істотным з’яўляецца тое, што ўсе вышэйпералічаныя страты не адменяць ў будучым неадходнасці вырашэння галоўных горадабудаўнічых праблем планіровачнага ядра сталіцы Беларусі, закладзеных у яго на працягу папярэдняга паваеннага планіровачнага перыяда.

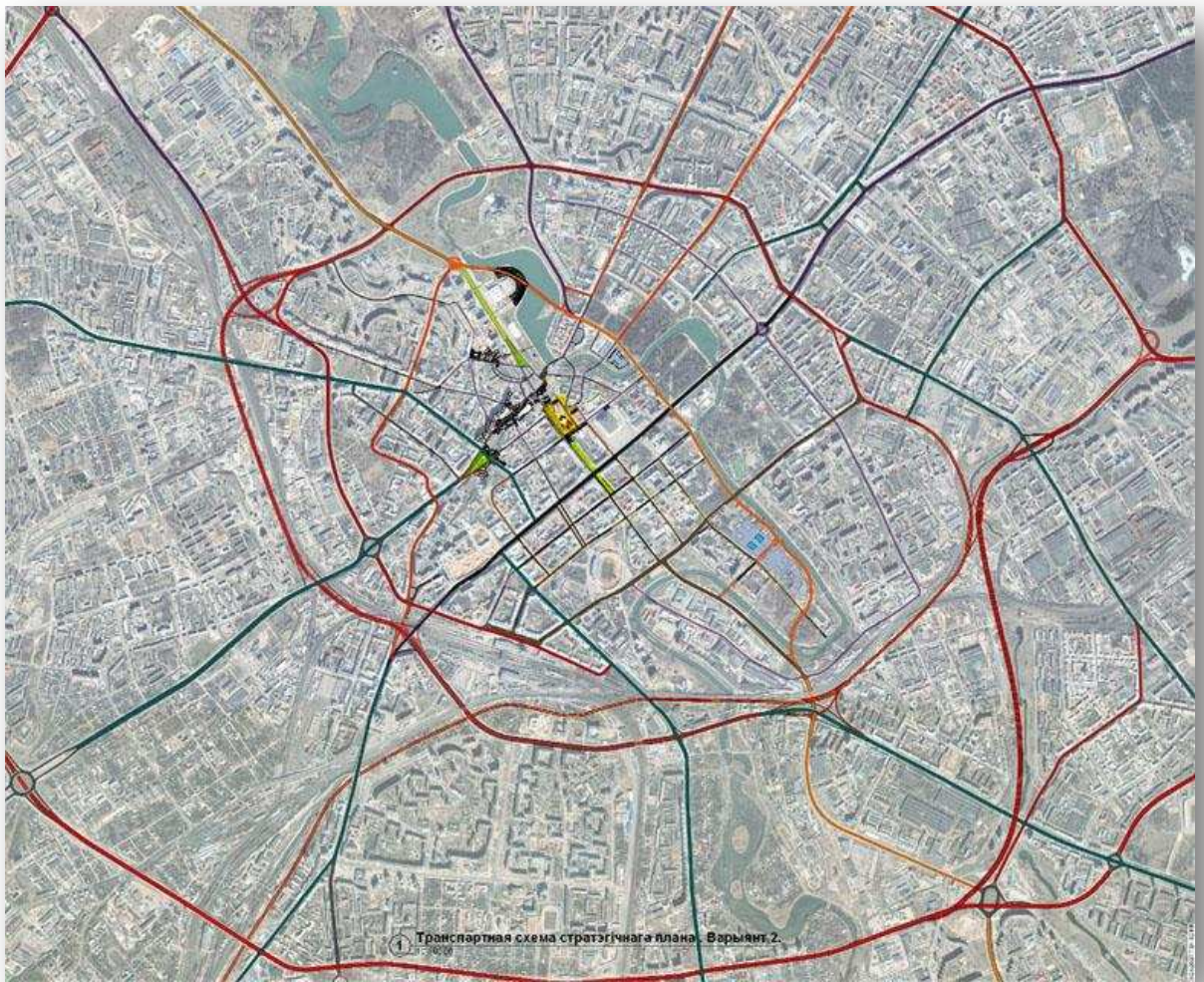
Вырашэнне гэтых задач прымусіць у недалёкім будучым перагледзіць і скарэктаваць увесь комплекс пытанняў, і ў горадабудаўнічым і ў прававым сэнсе, звязаных з неабгрунтаваным размяшчэннем сёння на тэрыторыі і перыферыі Гістарычнага цэнтра Мінску аб’ектаў, якія на новым тэхналагічным узроўні і новымі горадабудаўнічымі сродкамі не толькі замацоўваюць горадабудаўнічыя пралікі папярэдняга перыяда, але разам з тым яшчэ і ўваходзяць ў непрымірымы прававы канфлікт, звязаны з парушэннем палажэнняў нарматыўна-прававой базы Рэспублікі Беларусь, які закранае не толькі ахоўнае заканадаўства ў дачыненні да гісторыка-культурных аб’ектаў, але і арганізацыю горадабудаўнічай дзейнасці ў цэлым.

Асноўнымі горадабудаўнічымі праблемамі папярэдняга этапу фармавання горадабудаўнічай палітыкі (умоўны перыяд 1936-2007г.г.), якія патрабуюць неадкладнага вырашэння, вызначым наступнае:

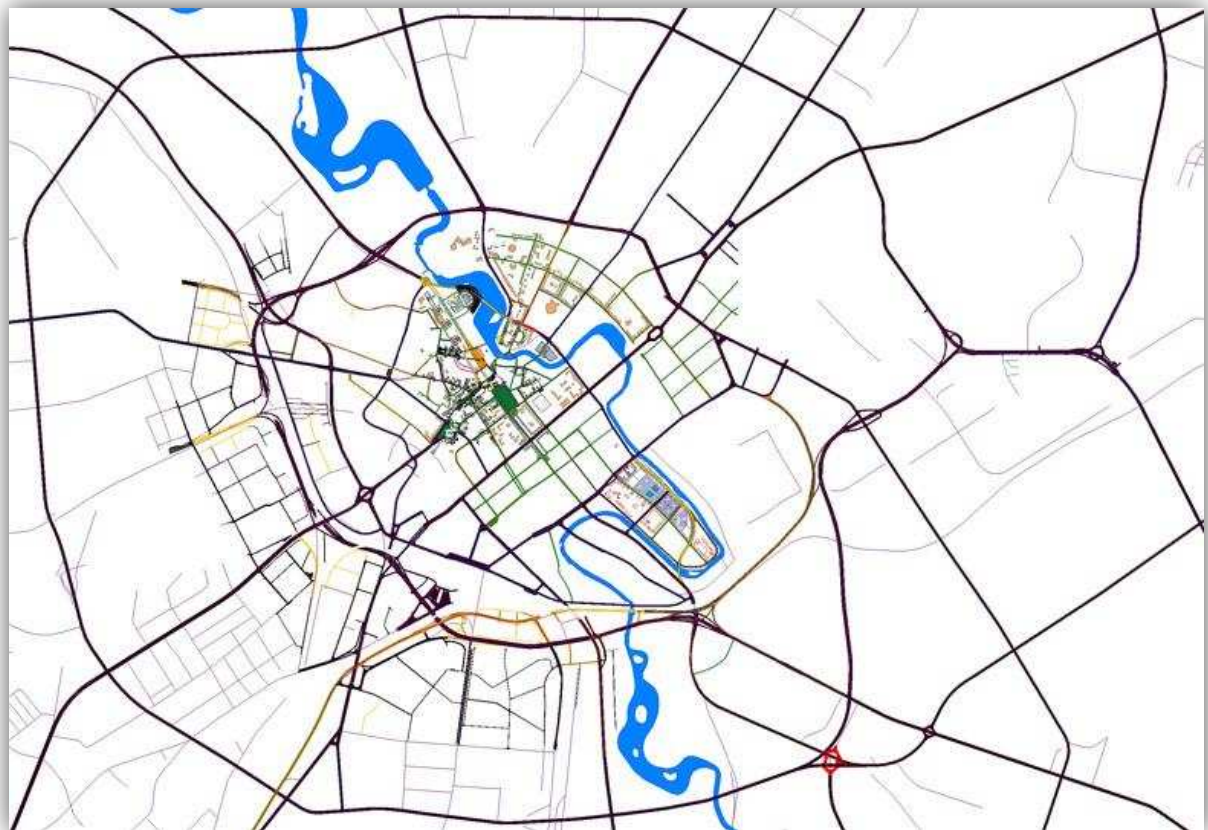
- ✓ стварэнне гранічна неэфектыўнай схемы транспартнага абслугоўвання цэнтральнай часткі горада, якая ўжо сёння няздольная выконваць свае функцыі, схемы абумоўленай штучным прыцягненнем ў планіровачнае ядро неўласцівых транзітных транспартных патокаў і замацаванне за цэнтрам функцый галоўнага транспартнага вузла па перапамеркаванню транзіту радыяльных накірункаў “усход-захад” і “поўнач-поўдзень”;
- ✓ дэфрагментацыя цэльнасці гістарычнай планіровачнай структуры комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці “Гістарычны цэнтр г.Мінска” і наступнае паслядоўнае пафрагментарнае вынішчэнне яго кампанентаў, паэлементная страта аўтэнтычнасці кампанентаў гісторыка-культурнай каштоўнасці ва ўсім дыяпазоне, прадэкляраваным Дзяржаўным спісам гісторыка-культурных каштоўнасцей Рэспублікі Беларусь: ад будынкаў і збудаванняў да гістарычнай планіровачнай структуры, ландшафту і культурнага пласта;
- ✓ лагічным працягам размяшчэння ў Гістарычным цэнтры неўласцівых аб’ектаў транспартнай інфраструктуры з’яўляецца размяшчэнне адпаведных інфраструктурных аб’ектаў (комплексаў рыначнага тыпу, базнэс-цэнтраў і т.п.) якія пераводзяць сучасны “чысты” транзіт праз Гістарычны цэнтр у катэгорыю “мэтавага” транспартнага патока, неверагодна павялічваючы кошт вырашэння і транспартнай праблемы планіровачнага ядра горада ў цэлым, і Гістарычнага цэнтру ў прыватнасці ў будучым, неабгрунтавана падвяргаючы рызыке ўкладанні сённяшніх інвестараў, як не адпавядаючыя нарматыўна-прававой базе Рэспублікі Беларусь. Далейшым лагічным вынікам правядзення гэтай палітыкі будзе канчатковая страта Гістарычным цэнтрам сваіх якасных характарыстык гісторыка-культурнай каштоўнасці, пры адначасовым нарастанні транспартнай напружанасці цэнтральнай часткі горада, якая рана ці позна прымусіць перагледзіць дадзеную канцэпцыю, але ўжо коштам поўнай страты на той час аўтэнтычнасці гісторыка-культурнай каштоўнасці, што тым не менш не здыме пытанне аб неабходнасці вынаса з гэтай тэрыторыі аб’ектаў, актыўна размяшчаемых тут сёння.

Прапануемыя праектам мерапрыемствы дазваляюць:

- забяспечыць поўную і эфектыўную разгрузку Гістарычнага цэнтру ад неўласцівых транзітных транспартных патокаў, пры адначасовым захаванні ў адпаведным фармаце мажлівасці эфектыўнай эксплуатацыі сфармаванай у павяненны час планіровачнай восі “поўнач-поўдзень”;
- напоўніць лагічным горадабудаўнічым зместам ужо створаныя інфраструктурныя модулі павяннага дыяметру “поўнач-поўдзень”, няздольныя эфектыўна абслугоўваць функцыянальныя сувязі у фармаце павянных планіровачных рашэнняў;
- пераарыентаваць існуючыю “інтравэрсійную” транспартную схему планіровачнага ядра г.Мінска ў “экстраверсійную”, дзе транспартныя патокі не прыцягваюцца штучна ў цэнтр планіровачнага ядра, але на подступах да Гістарычнага цэнтру маюць мажлівасць эфектыўнага іх пераразмеркавання на мэтавыя “ўскраінныя” накірункі;
- прапануемае інфраструктурнае дапаўненне паўднёва-ўсходняга сектара 1 Транспартнага кальца замыкае яго ў самадастатковую інфраструктуру, дазваляючую не толькі эфектыўна пераразмяркоўваць транспартныя патокі радыяльных накірункаў, але і надае яму дадатковую функцыю надзейнага дублёра горадабудаўнічага дыяметру “усход-захад” і здымае такім чынам, нарэшце, увесь сучасны неўласцівы транзіт першага горадабудаўнічага “дыяметру”, ускладзены павянной планіровачнай схемай на Нямігу і сучасны пр.Незалежнасці;
- Гістарычны цэнтр атрымлівае моцную падтрымліваючую радыяльную транспартную інфраструктуру, якая з’яўляецца з аднаго боку своеасаблівым сучасным рімэйкам зніклага былога гарадскога валу, адначасова дазваляючы лагічна разьмесьціць на сваім перыметры ключавыя “уваходныя” загрузачныя вузлы на тэрыторыю каштоўнасці, з неабходнымі абавязковымі інфраструктурнымі парковачнымі аб’ектамі, якія вырашаюць галоўную прычыну разбурэння аўтэнтыкі гісторыка-культурнай каштоўнасці сёння- яны цалкам здымаюць неабходнасць арганізацыі аўтаномных пааб’ектных транспартных парковок на тэрыторыі каштоўнасці, дасягаемай сёння неўнікнёным коштам страты гісторыка-культурных аб’ектаў;



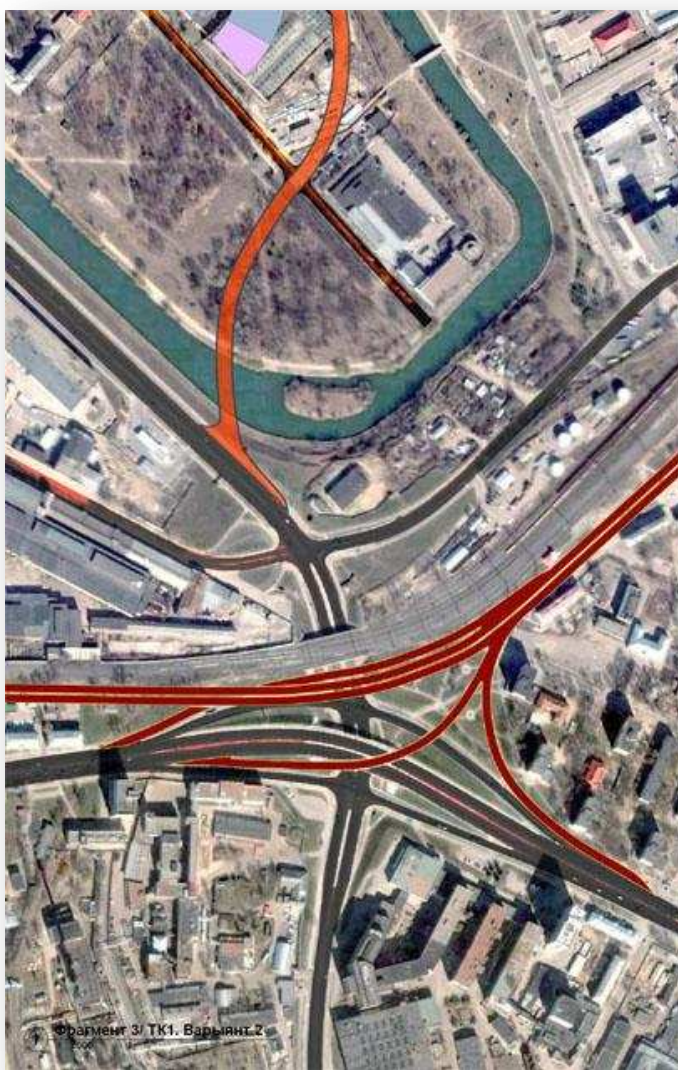
Пропанова развіцця транспартнай схемы планіровачнага ядра ў межах ТК2.



Галоўнымі планіровачнымі элементамі прапануемага праектнага рашэння з’яўляюцца:

А. фрагменты транспартнай інфраструктуры, якія развіваюць і структурна “дапаўняюць” архітэктuru 1 Транспартнага кальца (ТК1), прапанаванага УП “Мінскграда”:

1. Фрагмент4/ТК1(Усходні-Даўгаброцкі)
2. Фрагмент3/ТК1(Магілёўскі)



Фрагмент 3/ТК1
(Магілёўскі)



Фрагмент 4/ТК1
(Усходні-Даўгаброцкі)

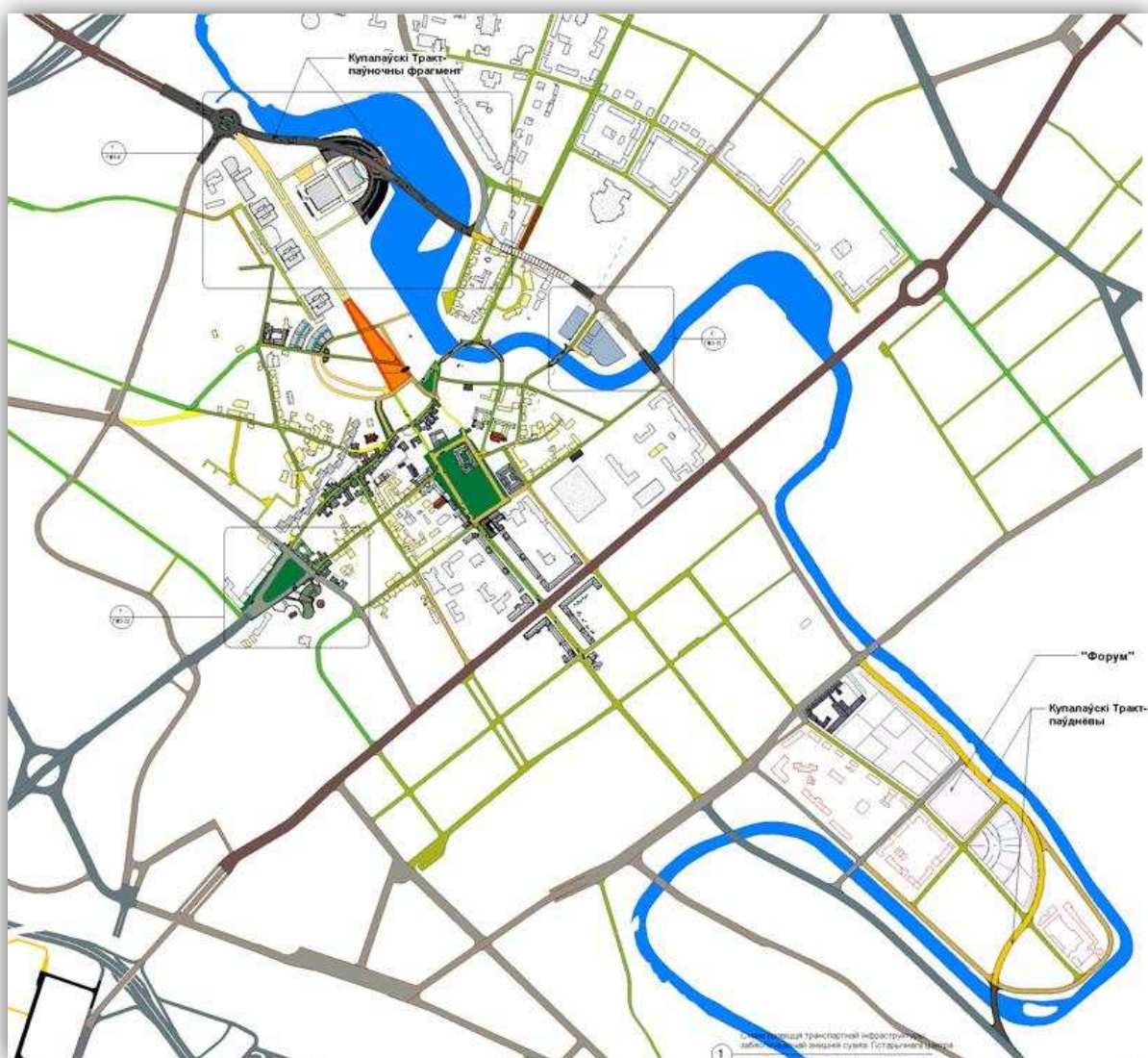
Прапануемыя фрагменты транспартнай інфраструктуры 1 транспартнага кальца (ТК1).

В. фрагменты транспартнай інфраструктуры, якія развіваюць і структурна дапаўняюць архітэктурную “Унутранага кальца”, прапанаванага УП “Мінскграда”:

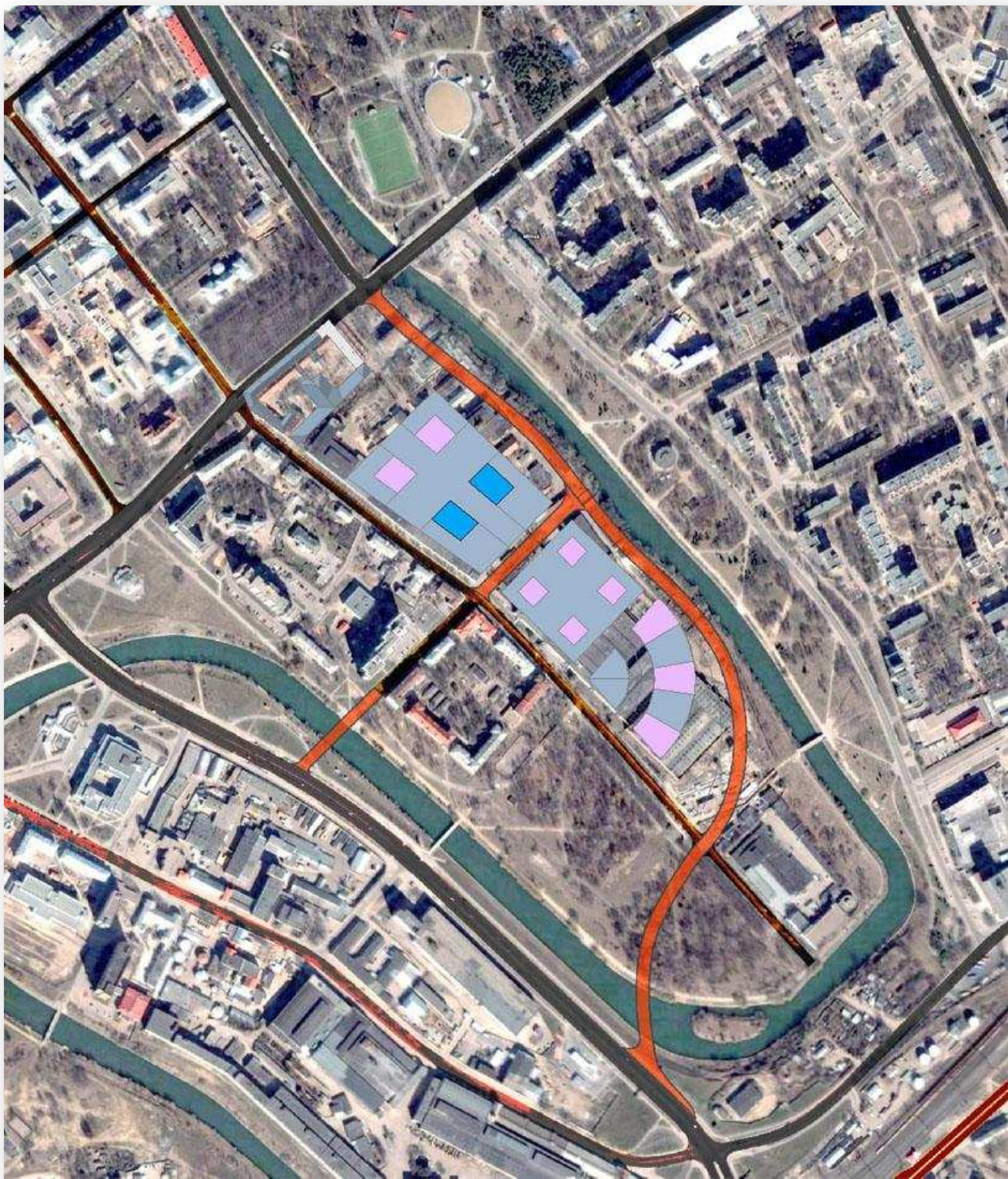
1. “Купалаўскі Тракт/Паўночны”
2. “Купалаўскі Тракт/Паўднёвы”

С. загрузачныя “модулі-брамы”, размяшчаемыя па перыметры “Унутранага кальца”, якія забяспечваюць знешнія функцыянальныя сувязі і абслугоўваюць Гістарычны цэнтр. Дадзеныя інфраструктурныя элементы ўтрымліваюць парковачныя комплексы, якія цалкам пакрываюць патрэбы адпаведных сектараў гісторыка-культурнай каштоўнасці ў паркоўцы, выконваючы кампазіцыйныя функцыі “ўваходных брамаў” на тэрыторыю Духоўна-культурнай дамінанты сталіцы:

1. “Паўночны (Людамонт)”;
2. “Заходні (Койданаўская Брама)”;
3. “Ўсходні (Купалаўскі).”



“Форум”, прапануемая праектам тэрыторыя размяшчэння перспектыўнага новага адміністрацыйнага і бізнэс-цэнтра Мінска.



Размяшчэнне адміністрацыйна-дзелавога цэнтра на прапануемым элеменце транспартнай інфраструктуры “Купалаўскі Тракт-Паўднёвы”.

А. Фрагменты транспартнай інфраструктуры, якія развіваюць і структурна дапаўняюць архітэктру 1 Транспартнага кальца, прапанаванага УП “Мінскграда”.

У развіццё канцэпцыі праектнай прапановы УП “Мінскграда” па арганізацыі 1 Транспартнага кальца прапануюцца два істотныя дапаўненні.

- 1. Прапанаванае УП “Мінскграда” 1 Транспартнае Кальцо (ТК1),** у рэчышчы нашых прапаноў, атрымлівае завершаную замкнутую структуру, якая забяспечваецца прапануемым дапаўненнем Фрагмент4/ТК1 (Усходні-Даўгаброцкі). Дадзенае дапаўненне не толькі замыкае інфраструктуру кальца ў самадастатковую канструкцыю менавіта “Кальца”, але і дае мажлівасць плыннага пераразмеркавання на ўсходні (Барысаўска-Маскоўскі) накірунак транспартнага патоку не толькі Слуцкага, але і патоку ўласна самога ТК1 (гл.стр.50).

У выпадку рэалізацыі гэтай прапановы ТК1 набывае цалкам завершаную структуру і пачынае выконваць ролю дублёра пр.Незалежнасці. У свой час гэтая функцыя была дэлегаваная Нямізе, але гэтыя магістралі абслугоўваюць зусім розныя накірункі, што не дазваліла Нямізе не толькі разгрузіць праспект, але практычна прыцягнула ў планіровачнае ядро дзвухмільённага горада неўласцівыя транзітныя транспартныя патокі.

Агульная даўжыня выезду са слуцкага накірунку (ад Інстытута Культуры) на маскоўскі (вул.Філімонава) па пр. Незалежнасці, складае 8.905м.

Прапануемы дублёр (праектуемая УП “Мінскграда” дарога, абслугоўваючая слуцкі накірунак да развязкі Леніна/Аранскага-прапануемы гэтым праектам Фрагмент 4 ТК1 (Усходні-Даўгаброцкі)-вул.Батанічная-вул.Філімонава) мае агульную даўжыню 10.465м, перавышаючы базаваю на 1.560м (17.5%), але ён размешчаны цалкам па-за межамі планіровачнага ядра і з’яўляецца магістраллю агульнагарадскога значэння, не абцяжаранай перасячэннямі. Што дае рэальную магчымасць нарэшце зняць з пр.Незалежнасці ўвесь неўласцівы транзіт восі ўсход-запад.

Дадзенае рашэнне мае варыянты:

а) **Варыянт1 а)** : адлюстроўвае функцыянаванне ТК1 без падключэння ў гэты кампановачны вузел распрацоўваемага УП “Мінскграда” інфраструктуры ТК2.



а)



б)

б) **Варыянт2 б)** : пры умове рэалізацыі прапановы УП “Мінскграда” па падключэнню ў гэты вузел транспартнай магістралі, якая фармальна падключае сюды інфраструктуру ТК2 (адрэзак Аўтавакзал “Усходні”-вул.Батанічная), Варыянт 2 дае мажлівасць праз арганізацыю адпаведных з’ездаў забяспечыць аптымальнае функцыянаванне ўсёй структуры без перасячэння саміх магістраляў ТК1 і ТК2. З’езды арганізаваныя такім чынам, што дазваляюць выкарыстоўваць ў поўным рэжыме толькі накірунакі “ўсход-захад” і “поўдзень-ўсход”. Накірунак “поўдзень-поўнач” гэтай развязкі забяспечваецца толькі інфраструктурай ТК2.

Прапануемае рашэнне дазваляе рэалізаваць далейшую інфраструктуру ТК1 незалежна ад таго, які накірунак будзе вырашана у будучым сюды прывесці: Чыжоўска-Серабранскі, ТК2, ці камбінацыю аднаго і другога.

Разам з тым, арганізацыя правапаваротнага з’езду на ТК1 з Партызанскага праспекта на развязцы Фрагм.3/ТК1(Магілёўскі), дазваляе разглядаць усю прадстаўленую схему паўднёва-ўсходняга сектару, як здольную надзейна збяспечыць пераразмеркаванне транспартных патокаў гэтага радыяльнага накірунку на смежныя мэтавыя “ўскраінныя” накірункі, без неабходнасці задзейнічання ў манёўры транспартнай інфраструктуры цэнтра планіровачнага ядра горада.

2. **Транспартная развязка вуліц Леніна і Аранскага (Фрагмент 3)** праз арганізацыю адпаведных з'ездаў атрымлівае мажлівасць абслугоўваць не толькі Магілёўскі накірунак, але робіцца чарговым інфраструктурным элементам 1 Транспартнага кальца (ТК1).

Дадзенае рашэнне таксама прадстаўлена ў дзвух варыянтах:

- а) **Варыянт 1** развівае інфраструктуру існуючай транспартнай развязкі вул.Аранскага-Леніна, дазваляючы коштам ашчаднай рэканструкцыі, не закранаючай яе канструктыўную аснову, забяспечыць мажлівасць выкарыстання дадзенага збудавання і ў якасці чарговага інфраструктурнага вузла ТК1. Бесперапынны рух забяспечваецца як на Магілёўскі накірунак, так і на ТК1 і наадварот. На працяг вул.Леніна надалей забяспечваюцца зьезды ў існуючым фармаце.



b) **Варыянт 2** развівае інфраструктуру існуючай транспартнай развязкі вул.Аранскага-Леніна ў той самай ступені, што і Варыянт 1, але ў дадатак улічвае мажлівасць падключэння ў гэты кампановачны вузел незалежнай гарадской дарогі Слуцкага накірунку, праектуемай УП “Мінскграда”. Бесперапынны рух забяспечваецца на Магілёўскім накірунку Партызанскага пр. і вул.Аранскага, на ТК1, на працягу вышэйзгаданай “случкай” гарадской дарогі, паралельнай вул.Аранскага.



Правапаваротны з’езд з Партызанскага праспекту на ТК1 забяспечвае перапамеркаванне радыяльнага транспартнага патоку на ўсходні (Барысаўска-Маскоўскі) і Паўночны накірункі без неабходнасці перасячэння імі планіровачнага ядра горада. Далейшы бесперапынны рух па вул.Аранскай забяспечвае тыя самыя мажлівасці для заходняга і паўночна-заходняга сектараў.

Уся астатняя інфраструктура ТК2 УП “Мінскграда” не патрабуе ніякіх карэктывак і цалкам адпавядае канцэптуальным задачам, якія прызначаны вырашаць прапанаваныя намі праектныя рашэнні.

**В. С.Д.: Фрагменты транспортной инфраструктуры
“Купалаўскі Тракт/Паўночны”, “Купалаўскі
Тракт/Паўднёвы”. Загрузачныя “модулі-брамы”-Паўночны,
Усходні, Заходні. Форум.**

Дадзеныя дапаўненні дазваляюць пераразмеркаваць існуючыя транспартныя патокі поўнач-поўдзень па-за межы Гістарычнага цэнтра Мінска, прычым цалкам выкарыстоўваючы элементы паваеннай транспартнай інфраструктуры, якія вельмі неэфектыўна выкарыстоўваюць сёння свой патэнцыял з-за аб’ектыўных абмежаванняў лакалізацыі свайго ключавога фрагмента праз тэрыторыю Гістарычнага цэнтра Мінска і наяўнасцю квартала паміж вул.Маркса/Кірава, які знаходзіцца на восі яго размяшчэння.

Рэалізацыя нашай прапановы цалкам разгружае Гістарычны цэнтр не толькі ад неўласцівага транзіту, але і назаўжды здымае праблему стварэння “танэльных прабівак” пад пл.Свабоды ў якіх бы там ні было варыянтах, пераводзіць увесь Гістарычны цэнтр ў толькі яму ўласцівы аўтэнтчны фармат духоўна-культурнай дамінанты сталіцы і турыстычнай зоны, пры неабходнасці цалкам пешаходнай.

Назаўжды вырашаецца пытанне непрымірамай канфрантацыі Мінска савецкага і Менску гістарычнага, а далейшая захаванасць ўсяго масыву гісторыка-культурнага скарбу сталіцы Беларусі будзе надалей гарантавацца самой лагічнай планіровачнай структурай планіровачнага ядра горада, з мажлівасцю яго далейшага неканфліктнага развіцця.

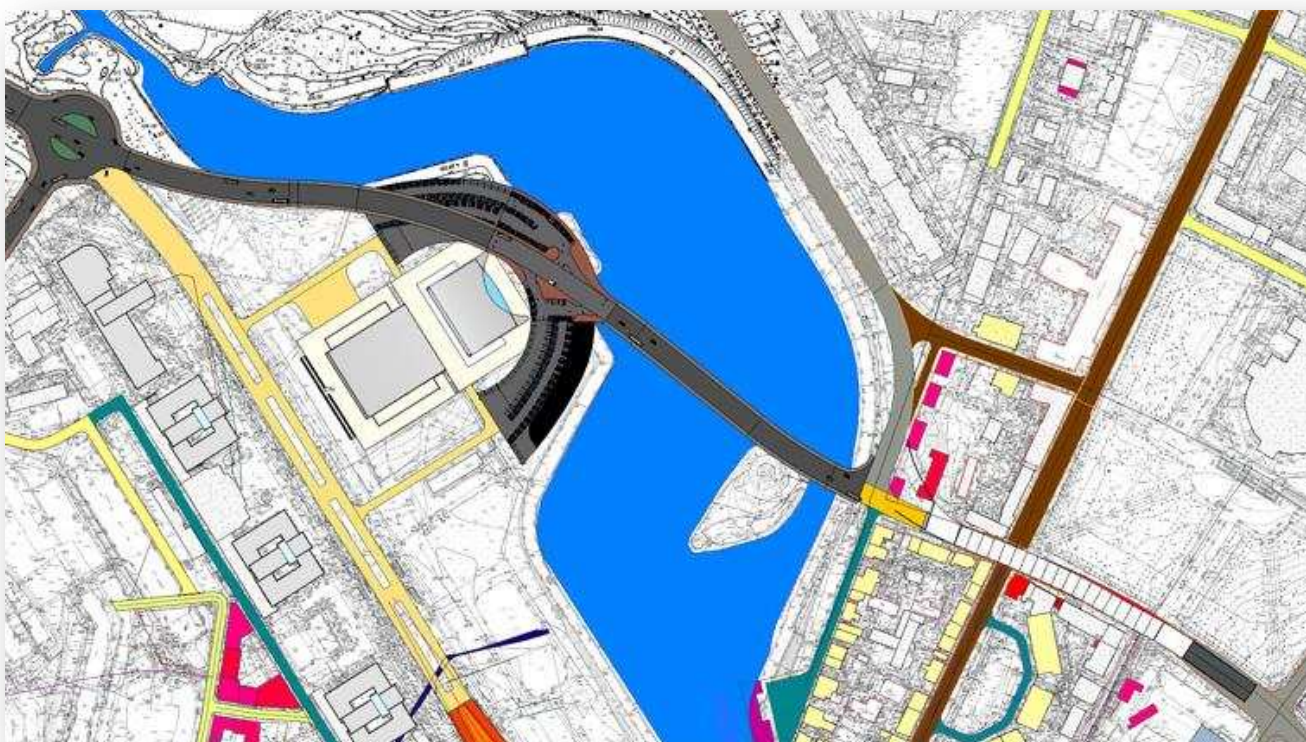
Нарэшце назаўжды здымаецца пытанне аб неабходнасці прыняцця дэструктыўных штохвілінных кампрамісаў, калі закранаюцца пытанні Гістарычнага цэнтра і ягоных паасобных аб’ектаў, што да сёння паралізуе выкананне Закона Рэспублікі Беларусь “Аб ахове гісторыка-культурнай спадчыны” і ўсёй наяўнай нарматыўна-прававой базы, звязанай з абыходжаннем і ўтрыманнем гісторыка-культурных аб’ектаў.

Агульная сённяшняя даўжыня дарожнай сеткі ад вул.Мельнікайтэ да развязкі вул.Леніна/Аранскага (Фр.3/ТК1) складае 3.551м.. Прапануемая альтэрнатыва па-за межамі Гістарычнага цэнтра, перакладаемая на існуючую вул. Купалы мае даўжыню 3.863м, толькі на 312м перавышаючы сённяшнюю даўжыню гэтага крытычнага ўчастка.

- **Фрагмент “Купалаўскі Тракт/Паўночны” і загрузачны модуль “Паўночная Брама”.**

Фрагмент “Купалаўскі Тракт/Паўночны” пераразмяркоўвае транспартны паток з пр.Пераможцаў на вул.Я.Купалы, і далей праз вуліцу Я.Купалы, ў паўднёвую частку горада.

Прапануемы праектам дадатковы адрэзак, які лучыць існуючыя транспартныя інфраструктуры поўначай і паўднёвай часткі горада, рэалізаваныя ў павяненны планіровачны перыяд, мае агульную даўжыню 757м..



Купалаўскі Тракт-Паўночны фрагмент

Галоўным кампановачным вузлом гэтага фрагменту з’яўляецца прапануемая намі **“Паўночная Брама”**- элемент дарожнай інфраструктуры, які выконвае функцыі парковачнага комплексу на 860а/м, пры неабходнасці-цэнтра абслугоўвання насельніцтва на 10145кв.м., і своеасаблівым уездам –брамай з магістралі агульнагарадскога значэння поўнач-поўдзень на тэрыторыю і Гістарычнага цэнтра, і агульнагарадскога павяеннага духанаўскага архітэктурнага комплексу “Паркавай магістралі”.

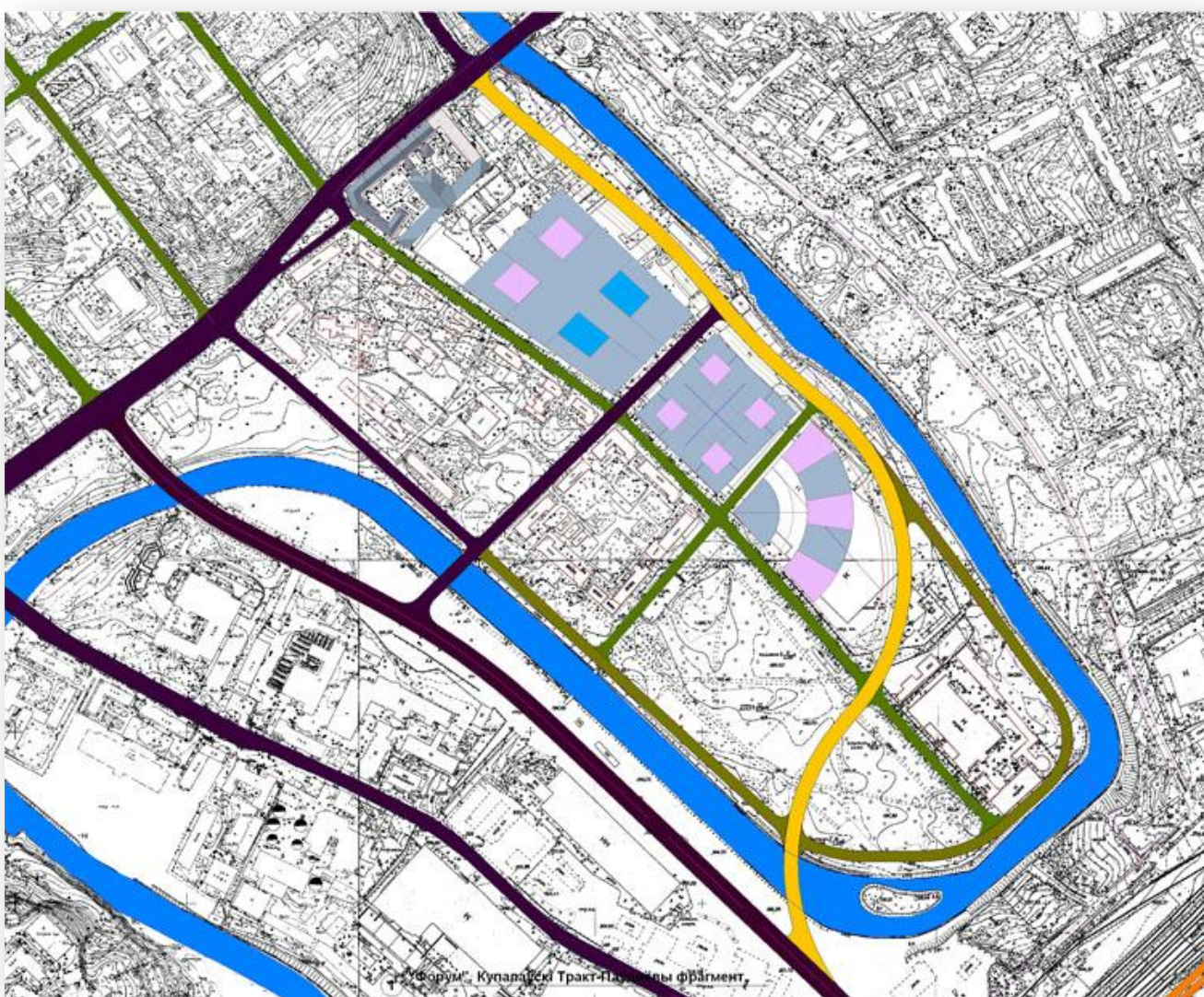
Нашая прапанова не толькі вырашае ўсе вядомыя праблемы, звязаныя з комплекснай-гісторыка-культурнай каштоўнасцю 1 катэгорыі “Гістарычны цэнтр г.Мінска”, але і вяртае цікавы архітэктурны ансамбль “Паркавай Магістралі” у яго аўтэнтычны аўтарскі бульварны фармат з мажлівасцю арганізацыі тут цалкам пешаходнай зоны на тэрыторыі былых “татарскіх агародаў”, своеасаблівага паўночнага агульнагарадскога забаўляльнага “форуму” на памежжы гарадоў гістарычнага і сучаснага.



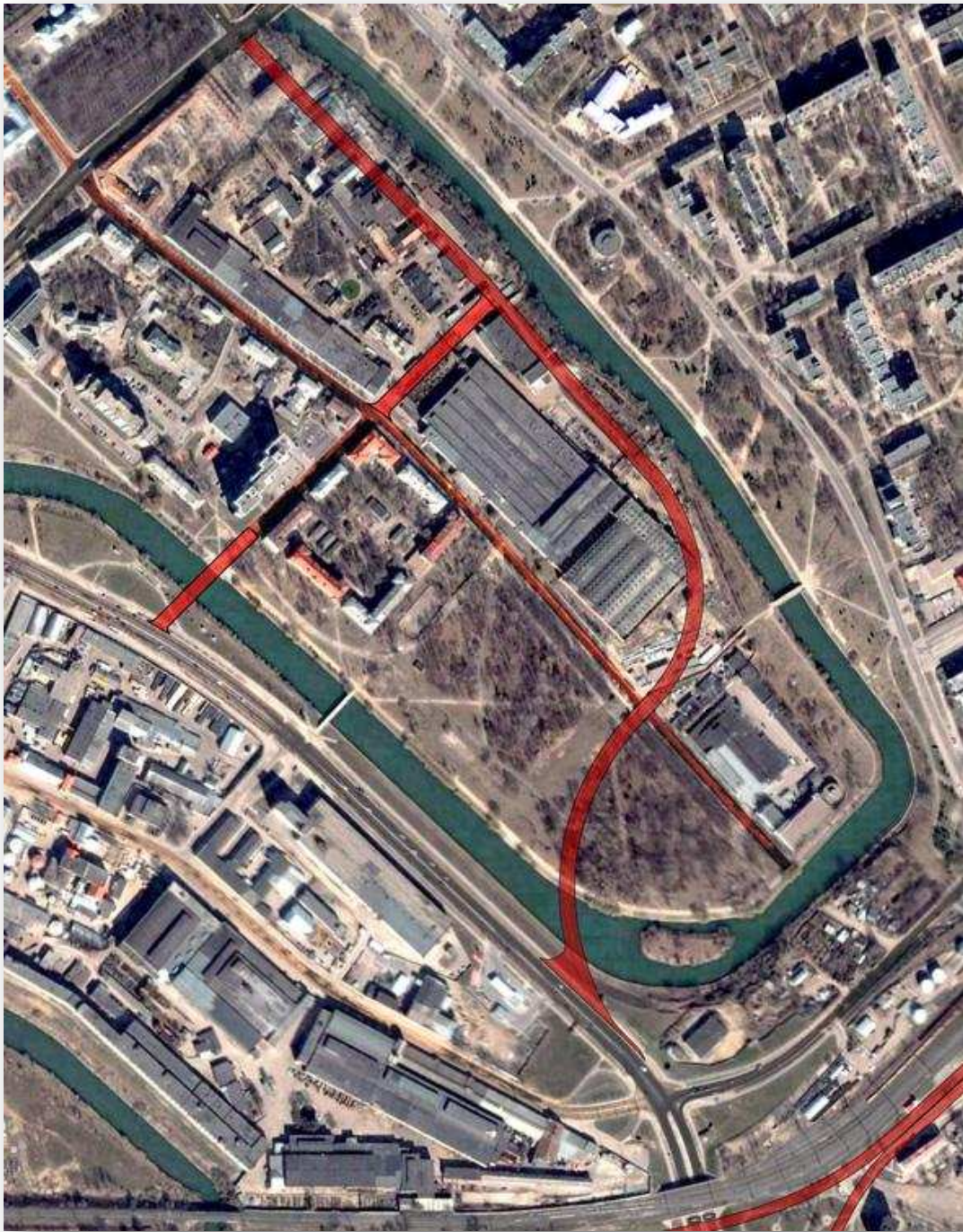
Загрузачны модуль Гістарычнага цэнтра-“Паўночная Брама”

Разам з тым, забяспечваецца неабходная транспартная паркоўка ўсяго паўночнага сектару Гістарычнага цэнтра і існуючага комплексу Палаца спорту. (Нашая прапанова зроблена ў мінімальным нагрузачным варыянце і дапускае мажлівасць павелічэння парковачнага патэнцыялу).

- **Фрагмент “Купалаўскі Тракт/Паўднёвы”** замыкае умоўна названую альтэрнатыву Купалаўскі Тракт ад вул.Ульянаўскай да развязкі вул.Леніна/Аранскага (Фрагм.3/ТК1(Магілёўскі)) і мае агульную даўжыню 1.481м.. Прапануемая рэканструкцыя гэтай тэрыторыі дазваляе эфектыўна размясціць тут офісна-дзелавы Паўднёвы Форум, у супрацьвагу Паўночнаму забаўляльнаму (прапануемага на паўночным сумежжы Гістарычнага цэнтра, своеасаблівым працягу і таксама элеменце аднаўляемай духоўна-культурнай дамінанты сталіцы).



Купалаўскі Тракт-
Паўднёвы фрагмент



Размяшчэнне прапануемага паўднёвага Бізнэс-Форуму цалкам адпавядае дамінуючай гістарычнай шматвяковай традыцыі развіцця горада па восі поўнач-поўдзень, ўздоўж рэчышча Свіслачы, што архітэктурна і інфраструктурна афармляе гэтую традыцыю ў выглядзе прапануемага Купалаўскага Тракту. Паступовае развіццё нашага гораду з Замчышча XI ст. на Верхні Рынак (пл.Свабоды) ў XVI ст., і развітую далей, у XIX ст., ў класічную сетку кварталаў паміж пр.Незалежнасці і вул. Ульянаўскай, лагічна і паслядоўна будзе працягнута размяшчэннем на гэтай каштоўнейшай горадабудаўнічай тэрыторыі прэстыжнейшага дзелавога Форуму новага тысячагоддзя існавання Мінска.



Размяшчэнне прапануемага новага адміністрацыйна-дзелавага цэнтра “Форум” у межах планіровачнага ядра г.Мінска, як лагічны працяг найбольш старажытнай тэндэнцыі развіцця Старога Менску з поўначы на поўдзень.

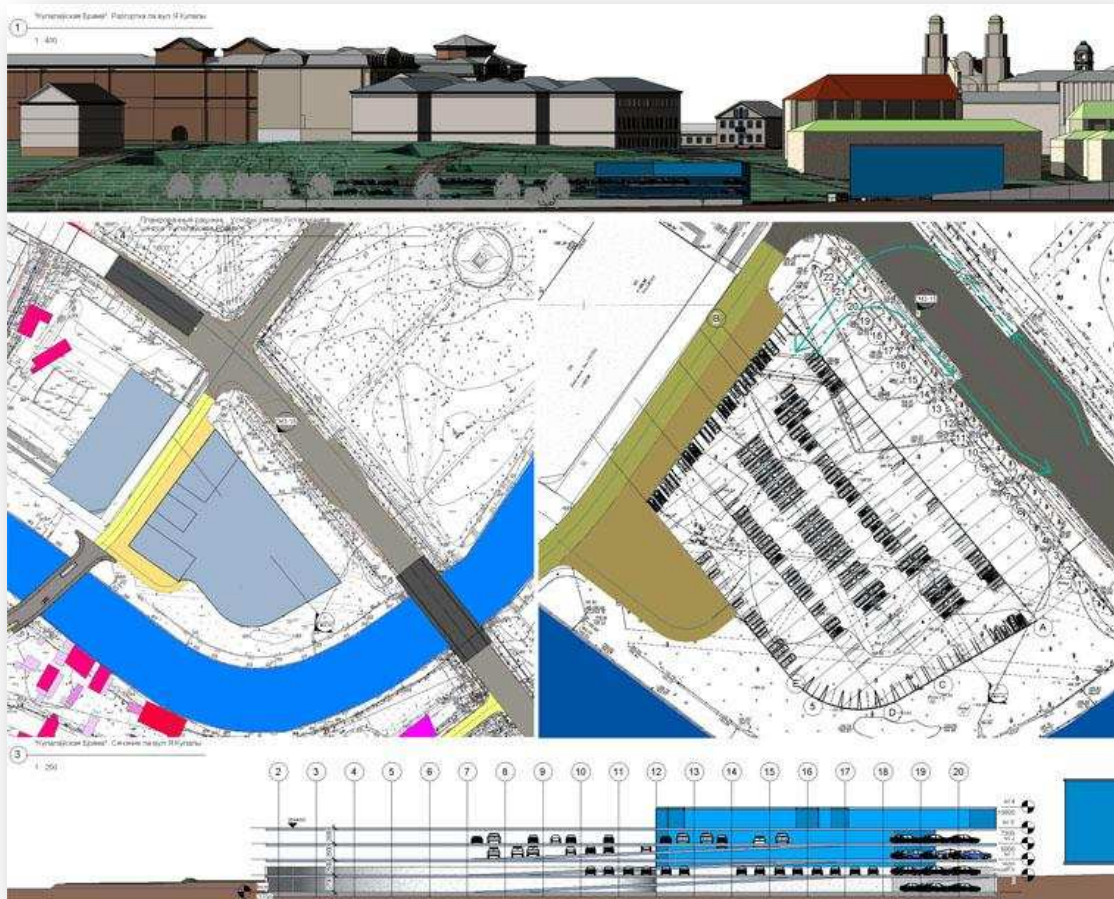
Непасрэдная блізкасць да духоўна-культурнай дамінанты сталіцы, размяшчэнне на прапануемым гэтым праектам фактычным скрыжаванні новых дублёраў старых горадабудаўнічых дыяметраў (ТК1 і “Купалаўскага Тракту), разбудаваная дарожная сетка, небмежаваныя парковачныя мажлівасці, наяўнасць станцыі метрапалітэну і пешаходная даступнасць да гарадскога цэнтру робяць гэтую тэрыторыю безканкурэнцыйнай у горадабудаўнічым сэнсе для размяшчэння тут менавіта гэтага аб’екта.

Функцыянальная і кампазіцыйная цэльнасць прапанаванай канцэпцыі дазволіць аднавіць моцна падзабытую традыцыю менавіта ансамблевасці паваеннай забудовы Мінска, практычна неабмежаваны інвестыцыйны патэнцыял якой здольны выцягнуць усе праблемы аднаўлення Гістарычнага цэнтру з прапанаванымі намі транспартнымі інфраструктурнымі дапаўненнямі нават сам па сабе. Але разам з тым, зважаючы на шматкратна ўзрастаючы інвестыцыйны патэнцыял непасрэдна Гістарычнага цэнтру, мы атрымліваем унікальную мажлівасць комплекснага вырашэння гэтых абедзвух вельмі прывабных і ўдзячных ва ўсіх сэнсах задач- у дыяпазоне ад ідэалогіі і эканомікі да прэстыжу, культуры, архітэктуры і, нарэшце, развіцця турызму як айчыннага, так і замежнага, на базе адноўленага Гістарычнага цэнтру сталіцы незалежнай Беларусі.

Без гарманічнага вырашэння крызісу супрацьстаяння Менск Стары--Мінск Савецкі, нам ніколі не завабіць сюды турыста, нават айчыннага. Гарады і краіны, якія ня маюць гісторыі, ня маюць у гэтым сэнсе ніякіх шанцаў- яны ня будзяць эмоцый нават сваіх уласных насельнікаў.



Усходні загрузачны модуль Гістарычнага цэнтра, названы **“Купалаўская Брама”**, размяшчаецца наспупным на планіровачнай восі поўнач-поўдзень на скрыжаванні вул.Я.Купалы і вул.Куйбышава. Тут прапануецца размяшчэнне паркінга на 1125а/м з аб’ектамі грамадскага абслугоўвання насельніцтва на 2270 кв.м., які ў рэжыме рэканструкцыі дапоўніць структуру існуючага выставачнага комплексу.



Загрузачны модуль Гістарычнага цэнтра-“Усходняя Брама”

Размяшчэнне менавіта тут гэтага аб’екту дазваляе не толькі размясціць яго на ўласцівым месцы, што карэктна адноўіць страчаную па вайне адну з асноўных горадафармуючых восяў сярэдневячнага горада на ўсход. Разам з тым, аднаўляецца традыцыйная структура сеткі мастоў, якія звязвалі розныя часткі старога Менску, падзеленага ракой, што забяспечыць неабходныя пешаходныя і транспартныя сувязі паміж скразной магістраллю агульнагарадскога значэння поўнач-поўдзень (“Купалаўскі Тракт”), і прапануемым тут парковачным комплексам, які будзе абслугоўваць Гістарычны Цэнтр. “Купалаўская Брама” забяспечыць неабходную транспартную паркоўку гістарычных аб’ектаў Верхняга Гораду ў нармуемым дыяпазоне пешаходнай даступнасці. (Наша прапанова зроблена ў мінімальным загрузачным варыянце і дапускае мажлівасць павелічэння парковачнага патэнцыялу).

- Завяршаючым кампановачным загрузачным вузлом, які таксама архітэктурна афармляе і функцыянальна забяспечвае старажытную заходнюю горадафармуючую вось (койданаўскі накірунак), з’яўляецца прапануемая “Койданаўская Брама”.



Загрузачны модуль Гістарычнага цэнтру “Заходняя Брама”

Дадзены аб’ект, акрамя забеспячэння архітэктурна-функцыянальных задач выконвае яшчэ адну, бадай найважнейшую задачу-ён рэгенеруе архітэктурнымі аб’ёмамі адэкватных маштабаў страчаную па вайне гістарычную трасіроўку вул.Койданаўская да яе парасячэння з Нямігай. Галоўнай кампазіцыйнай задачай аб’екта з’яўляецца аднаўленне прадэклараванага Дзяржаўным спісам гісторыка-культурных каштоўнасцяў Рэспублікі Беларусь такога самадастатковага кампаненту каштоўнасці “Гістарычны цэнтр г.Мінска”, як гістарычная планіровачная структура. Такім чынам “Койданаўская Брама” з’явіцца неабходным архітэктурным звяном, якое аформіць сувязь Гістарычнага цэнтру і сучаснага горада з захаду, забяспечыўшы неабходную рэгенерацыю страчанай ў апошнія 60-70 год горадабудаўнічай тканкі.

Комплекс “Койданаўская Брама” функцыянальна забяспечыць неабходную транспартную паркоўку гістарычных аб’ектаў кварталаў, якія прымыкаюць да Верхняга Гораду з захаду ў нармуемым дыяпазоне пешаходнай даступнасці.

Эксплуатуемы дах-тэраса парковачнага комплексу размяшчаецца на гарызонце сучаснай рэкрэацыйнай паркавай зоны і сваімі аб’ектамі прызначаны яе абслугоўваць.

(Нашая прапанова-транспартная паркоўка на 324а/м і цэнтр грамадскага абслугоўвання насельніцтва на 6064кв.м.- выканана ў мінімальным загрузачным варыянце і дапускае пры неабходнасці мажлівасць павелічэння парковачнага патэнцыялу комплексу).



Сістэма размяшчэння парковачна-загрузачных вузлоў, якія абслугоўваюць Гістарычны Цэнтр г.Мінска.

“Паўночная Брама”



“Усходняя Брама”



“Заходняя Брама”



“Паўночная Брама”

03-1 Раздел 3: Матэрыялы Дэталёнага плана рэканструкцыі, рэстаўрацыі і аднаўлення Гістарычнага цэнтра г.Мінска.

Матэрыялы дэталёнага плана комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці, на сённяшні дзень 1 найвышэйшай нацыянальнай катэгорыі-“Гістарычны цэнтр г.Мінска”, зробленыя ва ўвязцы з папярэднімі часткамі прадстаўляемага “Комплекснага праекта развіцця Гістарычнага цэнтра г.Мінска”.

Прапанаваны матэрыял выкананы ў аб’ёме, дастатковым для прыняцця прынцыповых рашэнняў па выпрацоўцы карэктнай стратэгіі абыходжання з аб’ектамі названай гісторыка-культурнай каштоўнасці.

03-1 Аналіз сучаснай сітуацыі.

Наяўны стан захаванасці гісторыка-культурных каштоўнасцяў Гістарычнага цэнтра г.Мінска, як ужо адзначалася вышэй, ўвесь паваенны перыяд вызначаецца кардынальнымі планіровачнымі рашэннямі, прынятымі падчас правядзення работ па аднаўленню паваеннага Мінска і дагэтуль знаходзіцца пад уплывам гэтых рашэнняў (гл.Раздзелы 1 і 2).

Зважаючы на вымушанаю ў такой сітуацыі неабходнасць прыняцця адпаведных кампрамісаў, справакаваных падкрэслена канфрантацыйным паваенным характарам узаемадачыненняў умоўна “старага” і “новага”, з цягам часу само паняцце “рэстаўрацыя” было свядома падмененае на сваю прававую і сутнасную супрацьлегласць і выхаласцілася ў суцэльную “імітацыю”. Дайшло да таго, што, як высветлілася, сучасныя навуковы кіраўнік гісторыка-культурнай каштоўнасці “Гістарычны цэнтр г.Мінска” іншых задач сабе ніколі і ня ставіў. Ня гледзячы на наяўнасць адпаведнай нацыянальнай і міжнароднай нарматыўна-прававой базы.

Такім чынам, “імітацыя” і “імітацыйнасць”, якія ня маюць нічога агульнага з рэстаўрацыяй і кансэрвацыяй, аховай гісторыка-культурнай спадчыны ў цэлым, да сёння дамінуюць ва ўсім дыяпазоне ўзаемадачыненняў, звязаных з кіраваннем працэсам захавання гісторыка-культурных каштоўнасцей сталіцы Рэспублікі Беларусь. Прычым часам названая “імітацыйнасці” заходзіць настолькі далёка, што напрамую датычыць навукова-праектных матэрыялаў, на падставе якіх навукова-метадычная рада пры міністэрстве культуры прымае лёсавызначальныя рашэнні ў дачыненні да самога існавання гісторыка-культурных аб’ектаў.

Разам з тым, нарматыўна-прававая база таксама падпадае пад дэструктыўны ўплыў існуючай практыкі, і з яе пачынаюць паступова знікаць прынцыповыя паняцці, такія, як напрыклад паняцце аб “архітэктурна-археалагічных абмерах”, прысутнага нават у савецкай метадалагічнай базе, без якіх з’яўляецца невыканальнай задача аб навуковай фіксацыі помнікаў, і адпаведна, ўвесь далейшы тэхналагічны цыкл абыходжання з каштоўнасцямі, што ў выніку вядзе да іх страты.

03-2 Прынцыповыя палажэнні праектных прапаноў рэгенерацыі Гістарычнага цэнтра Мінска.

Мэтай усіх відаў работ па ўнясенню навукова-абгрунтаваных зменаў у гісторыка-культурную каштоўнасць, вызначаемых Законам Рэспублікі Беларусь “Аб ахове гісторыка-культурнай спадчыны”, з’яўляецца работа з існуючымі ці аднаўленне страчаных наступных кампанентаў гісторыка-культурнай каштоўнасці “Гістарычны цэнтр г.Мінска”, шыфр аб’екта 1a1E400463, вызначаемых Дзяржаўным спісам гісторыка-культурнай спадчыны, а менавіта:

- ❖ будынкi і збудаванні
- ❖ гістарычная планіровачная структура
- ❖ ландшафт (і культурны пласт, які траціцца падчас вывучэння).

Галоўнай задачай “Комплекснага праекта рэканструкцыі, рэстаўрацыі і аднаўлення Гістарычнага цэнтра г.Мінска” з’яўляецца задача аб стварэнні належных умоў для метадалагічна карэктнага аднаўлення самага важнага з пералічаных ахоўваемых Законам кампанентаў каштоўнасці, які з’яўляецца гарантам далейшага захавання і будынкаў і збудаванняў, і культурнага ландшафту, а менавіта аднаўленне **гістарычнай планіровачнай структуры** помніка. Які адзіны забяспечвае цэльнасць і гарантуе далейшаю абароненасць каштоўнасці на ўзроўні горадабудаўнічай палітыкі.

Сістэмная неабароненасць на ўзроўні генеральнага плана менавіта гэтага кампанента комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці з’яўляецца галоўнай прычынай паэтапных стратаў помнікам сваіх якасных характарыстык на працягу апошніх 60-ці гадоў.

Мерапрыемствы, прапанаваныя Праектам, дазваляюць метадалагічна карэктна і гістарычна бездакорна выканаць гэтую задачу.

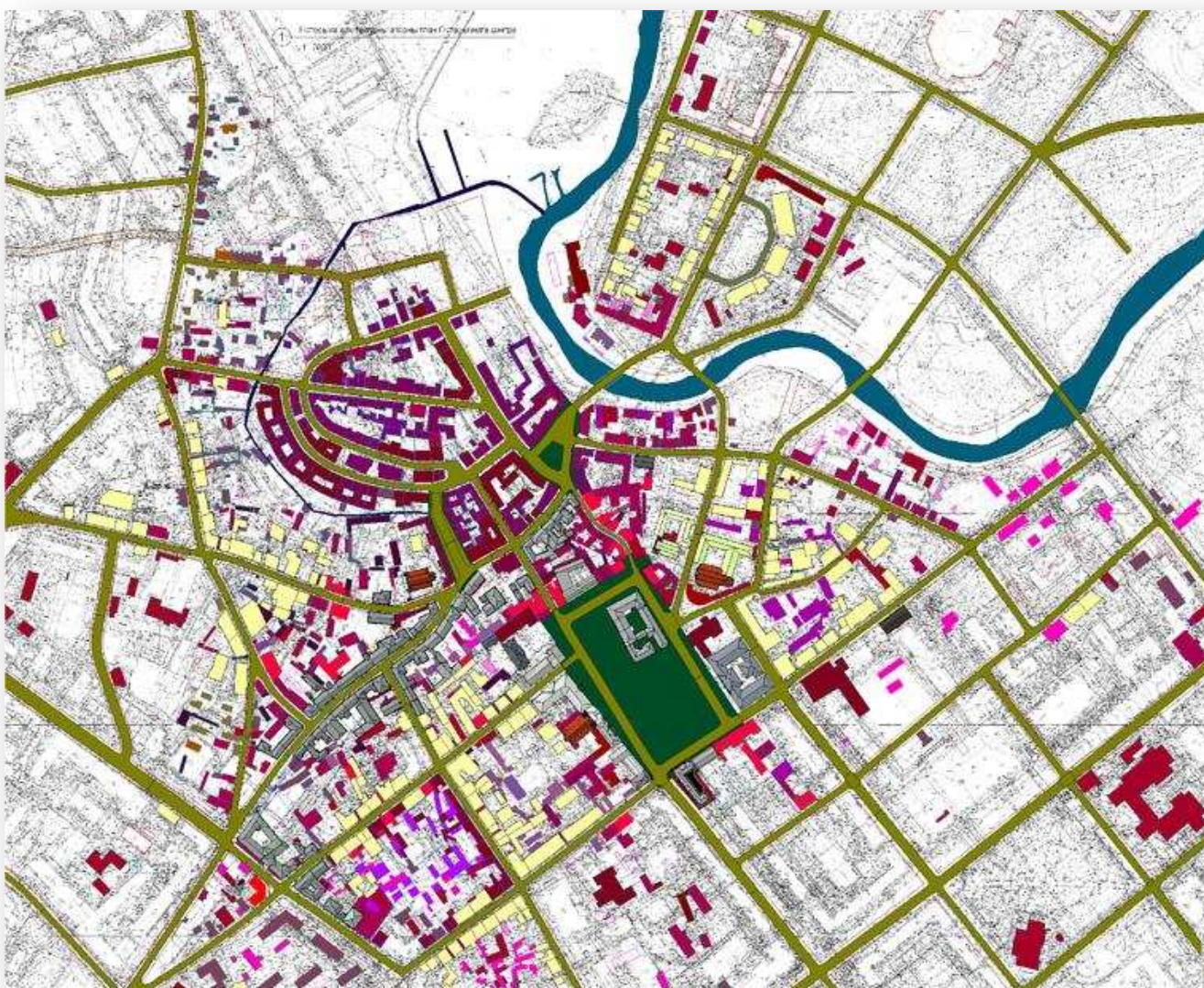
У выпадку прыняцця прапанаванай канцэпцыі будуць выкананыя прадэкляраваныя, але не забяспечаныя практычнымі мерапрыемствамі асноўныя палажэнні “Дэталнага плана рэканструкцыі, рэстаўрацыі, аднаўлення і добраўпарадкавання Гістарычнага цэнтра горада Мінска”, зацверджанага Рашэннем МГВК №617 ад 30 сакавіка 2006г., а менавіта:

- аднаўленне цэльнасці гісторыка-культурнага асяроддзя шляхам аднаўлення найбольш значных элементаў гістарычнага ландшафту, страчаных і страчваемых да гэтага часу;
- скарачэнне інтэнсіўнасці руху транзітнага транспарту праз Гістарычны цэнтр, і, удакладнім, з рэальнай мажлівасцю яго нага поўнага вываду адсюль у рэальнай перспектыве;
- фармаванне пешаходных вуліц не толькі ў межах захаванай гістарычнай забудовы, але і ў маштабе ўсёй аднаўляемай гістарычнай планіровачнай структуры тэрыторыі, ўнесенай у Дзяржаўны спіс Рэспублікі Беларусь;
- правядзенне спецыяльных захадаў па зніжэнню дысануючага характара сучаснай забудовы;

- вывад з тэрыторыі Гістарычнага цэнтра арганізацый, устаноў і аб’ектаў, функцыянаванне якіх стварае праблемныя сітуацыі ў арганізацыі асяроддзя (патрабуе значнай колькасці месцаў паркоўкі і т.п.).

Заўважым, што ўсё пералічанае вышэй з’яўляецца афіцыйнай часткай прынятай дзяржаўнай праграмы ў дачыненні да Гістарычнага цэнтра Мінска. Пытаннем застаецца толькі тое, з дапамогай якіх практычных дзеянняў пералічаныя асноўныя палажэнні зацверджанай праграмы з’яўляюцца рэальна рэалізаванымі, і якім чынам будучы ў будучым падводзіцца вынікі выканання гэтай праграмы, калі сучасны фармат абыходжання з Гістарычным цэнтрам захавецца і надалей.

Выканання намі работа па падрыхтоўцы **“Гістарыка-архітэктурнага апорнага плана- стратыграфіі гістарычнай забудовы”** максімальна дакладна, але ў асноўным на ўзроўні дакладнасці работы толькі з дакументамі, вызначае гістарычную планіровачную тэрыторыю помніка.



**“Гісторыка-архітэктурны апорны план- стратыграфія гістарычнай забудовы
Гістарычнага Цэнтра г.Мінска”**

Абавязковай умовай далейшага працягу гэтай работы з'яўляецца правядзенне пааб'ектных комплексных навуковых даследванняў у поўным аб'ёме, з выкананнем абавязковых згаданых вышэй архітэктурна-археалагічных абмераў захоўваемых дагэтуль у культурным пласце элементаў страчанай гістарычнай забудовы.

Палажэнне аб абавязковасці выканання вышэйназваных абмераў з 23.05.2003г. стараннямі Міністэрства культуры Рэспублікі Беларусь знікла з пераліку патрабаванняў айчыннай нарматыўна-прававой базы, але яно і без таго апошнія 17-20 гадоў ужо сістэмна нікім не выконвалася, прынамсі ў Мінске (гл. “Інструкцыя аб складзе, парадку распрацоўкі, ўзгаднення і зацвярджэння навукова-праектнай дакументацыі на выкананне работ на нерухомах матэрыяльных гісторыка-культурных каштоўнасцях”, зацверджанай Пастановай мінкультуры ад 23 мая 2003г. №14).

Працэдуру выпрацоўкі прапаноў, якія датычаць далейшага лёсу помніка, можна пачынаць толькі **пасля** поўнага вывучэння і падрыхтоўкі дакументацыі па навуковай фіксацыі стану каштоўнасці, ці ягоных, у любым аб'ёме захаваных элементаў, з абавязковай падрыхтоўкай адпаведнай даследчай і **прывязчай** дакументацыі.

Пытанне аб неабходнасці аднаўлення гістарычнай забудовы, страчанай на сённяшні дзень, з'яўляецца пытаннем другасным і ў кожным канкрэтным выпадку вырашаецца індывідуальна, ў залежнасці ад наяўнасці ў дастатковым аб'ёме гістарычнай дакументацыі, неабходнай для гэтага, значнасці разглядаемага будынка ці комплекса і г.д..

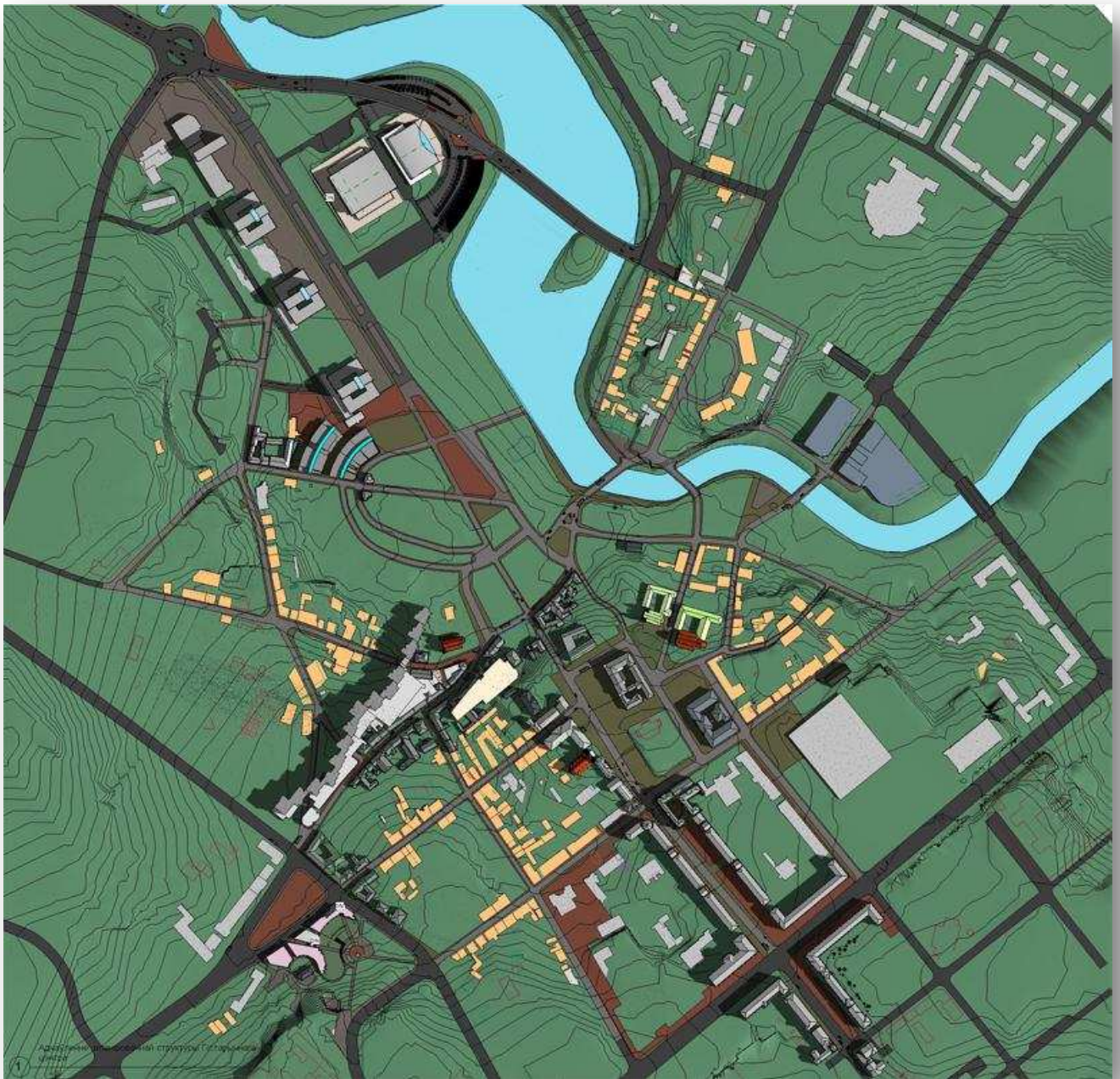
Найважнейшай умовай правядзення ўсіх далейшых работ на тэрыторыі каштоўнасці з'яўляецца ўмова атрымання выразных адказаў на наступныя прынцыповыя пытанні, пасля выканання якой толькі і можна пачынаць ставіць канкрэтныя задачы аб змесце і пачатку любых праектных распрацовак:

- 1) наяўнасць поўнай справаздачы па правядзенню комплексных навуковых даследванняў і фіксацыйнай праектнай дакументацыі, выкананай у аб'ёме прыўносімых у стан каштоўнасці зменаў;
- 2) якіх з пералічаных Дзяржаўным спісам кампанентаў (будынкі і збудаванні-гістарычная планіровачная структура-ландшафт) плануемыя работы датычаць і ў якіх аб'ёмах;
- 3) наколькі прыўносімыя змены спрыяюць аднаўленню аўтэнтычных характарыстык каштоўнасці;
- 4) якім з'яўляецца аб'ём прыўносімых абавязкова навукова-абгрунтаваных зменаў, і як ён будзе ўплываць на комплексную гісторыка-культурную каштоўнасць у цэлым.

Ніякія іншыя работы на тэрыторыі гісторыка-культурных каштоўнасцей, якія напрамую не датычаць ніводнага з пералічаных Дзяржаўным спісам ахоўваемых кампанентаў, і не спрыяюць прамому аднаўленню іх аўтэнтычных характарыстык, не могуць быць дазволеныя, і, ў адпаведнасці з ахоўным заканадаўствам, з'яўляюцца незаконнымі.

У адпаведнасці з вышэйазначаным, у выпадку комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці “Гістарычны цэнтр г.Мінска”, на бліжэйшы планіровачны перыяд прапануем лічыць прыярытэтным стратэгічны накірунак па аднаўленню **гістарычнай планіровачнай структуры** каштоўнасці, якая:

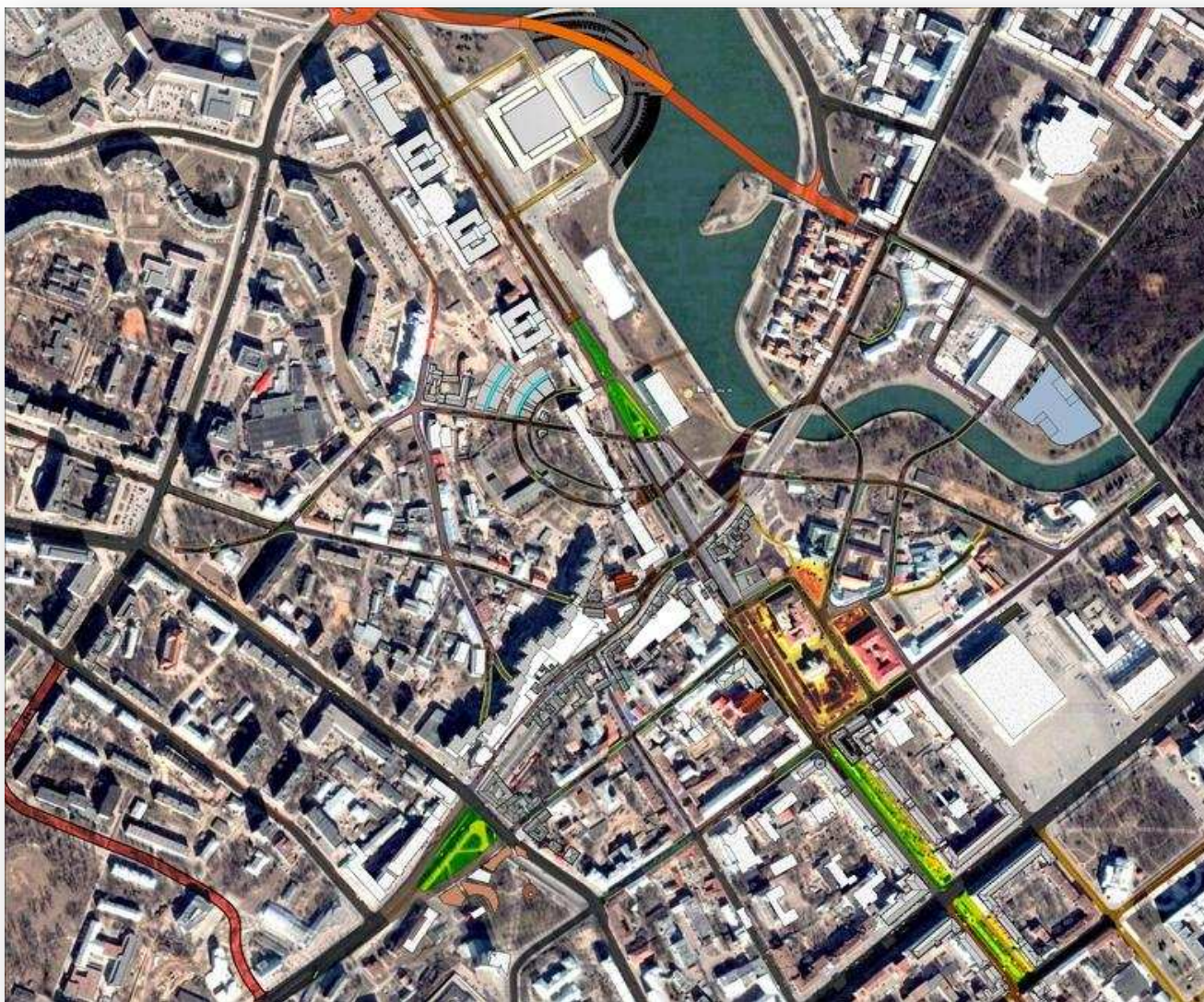
- a) найбольш лёгка паддаецца каррэктнай рэгенерацыі;
- b) найбольш трывала забяспечвае цэльнасць успрыняцця ўсіх аб’ектаў аховы ў аўтэнтчным атачэнні, з забеспячэннем адпаведных арыгінальных візуальных і маштабных сувязяў;
- c) далей ужо сама па сабе безканфліктна гарантуе захаванасць помнікаў усёй ахоўваемай трыторыі на ўзроўні горадабудаўнічай палітыкі.



Варыянт-Макет аднаўленьня Гістарычнай планіровачнай структуры Гістарычнага Цэнтра г.Мінска.

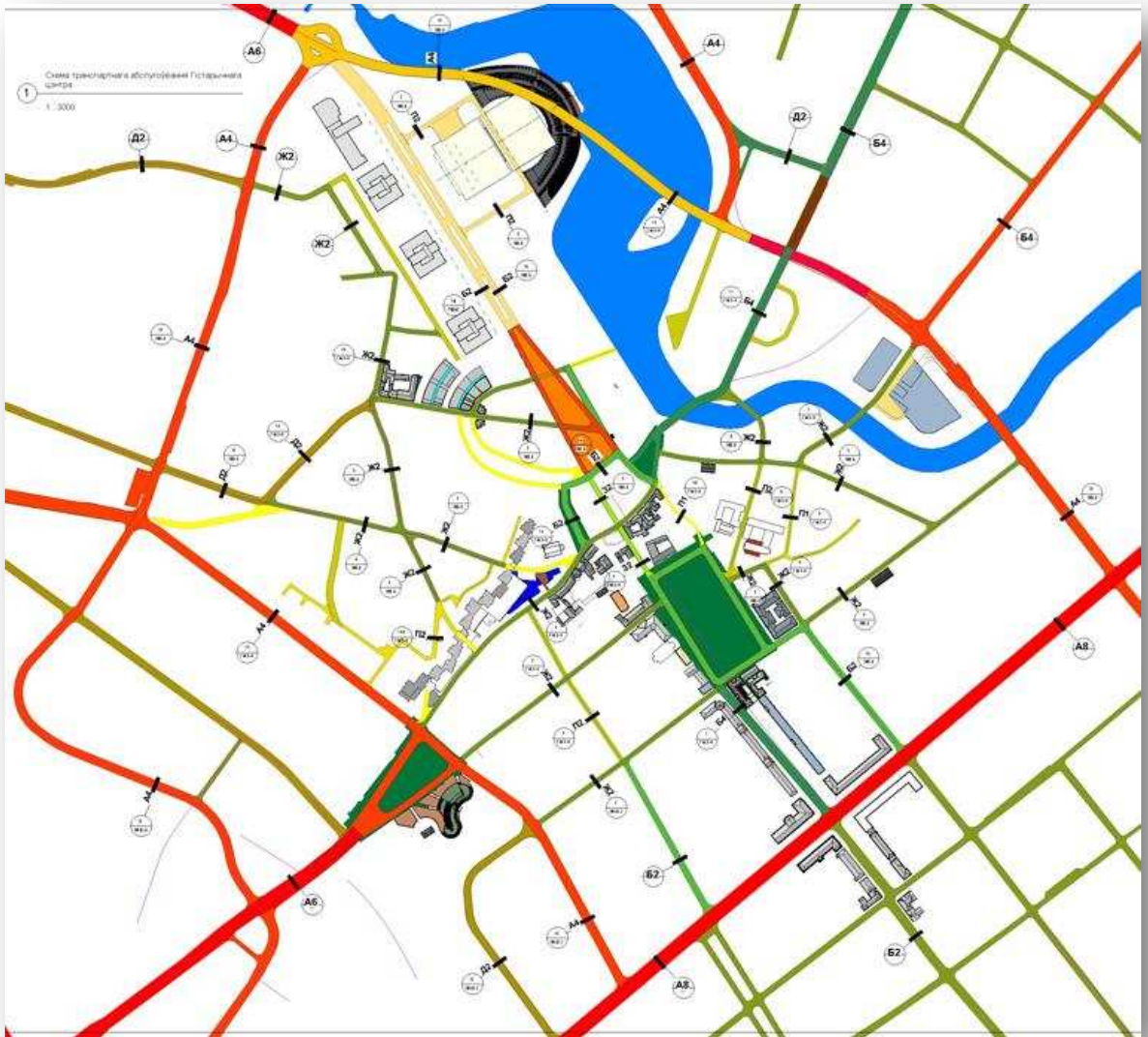
Аднаўленне гістарычнай планіровачнай структуры Гістарычнага цэнтра ў першую чаргу датычыць аднаўлення сеткі гістарычных вуліц на тэрыторыі і па перыметры размяшчэння гісторыка-культурнай каштоўнасці. Прапанаваныя Раздзелам 2 рашэнні (Кацэпцыя развіцця генеральнага плана планіровачнага ядра г.Мінска-Транспартны каркас) рэальна дазваляць цалкам разгрузіць Гістарычны цэнтр і планіровачнае ядро горада ад транзітных транспартных патокаў і перавесці невялікую тэрыторыю (0.3% ад агульнагарадской) Гістарычнага цэнтра ва ўласцівы фармат духоўна-культурнай дамінанты сталіцы, і пры жаданні цалкам турысцкай пешаходнай зоны.

Менавіта ў такім рэжыме функцыянуе нашмат большы, у параўнанні з мінскім, Гістарычны цэнтр Рыма (4-5км у дыяметры супраць нашых 400-700м).



Стратэгічны план-Фрагмент Гістарычнага Цэнтра.

Прапанаваная Праектам канцэпцыя прадугледжвае перавод рэгенеруемай гістарычнай дарожна-вулічнай сеткі ахоўваемай тэрыторыі Гістарычнага цэнтра ў рэжым дарожнай сеткі жылых вуліцаў катэгорый Б2/Б4, Д2 і Ж2, а таксама сістэму праездаў, абслугоўваючых выключна Гістарычны цэнтр, з мажлівасцю пропуску маршрутаў грамадскага транспарта, і не прадугледжваючых пропуск неўласцівых Гістарычнаму цэнтру транзітных транспартных патокаў.



Наступным этапам, пасля заканчэння перыяда неабходнага поўнага вывучэння ўсяго наяўнага матэрыялу, плануецца этап пааб'ектнай рэгенерацыі найбольш значных аб'ектаў і планіровачнай структуры гістарычных кварталаў, якія фармуюць аблічча гістарычнага Менску. Неабходную фрагментарную рэгенерацыю планіровачнай структуры гістарычных вуліц трэба правесці і на тэрыторыях, якія фармальна не ўваходзяць у ахоўваемую частку Гістарычнага цэнтра сёння, але якія безумоўна ёй належаць, такіх напрыклад, як цотны бок былых вул.Збаровая і Валоцкая (суч.Інтэрнацыянальная), для забеспячэння ўмоў “дзвухбаковага прачытання” былых галоўных гістарычных горадафармуючых восяў.

Прапануемыя аб'екты на аднаўленне гістарычнай планіровачнай структуры абавязкова павінны адпавядаць дакладнай геаметрыі планіровачнай структуры страчаных на сёння аб'ектаў гістарычнай тэрыторыі і адпавядаць параметрам іх “габарытных кантэйнераў”, але прапануемыя архітэктурныя рашэнні павінны адпавядаць найважнейшаму крытэрыю-яны павінны быць бездакорнымі. Краіна мае магчымасць і права рэзерваваць гэтую такую невялікую па памерах, але найкаштоўнейшаю тэрыторыю толькі для самага лепшага. Спіс спецыяльных патрабаванняў для архітэктараў, якія будуць прэтэндаваць на размяшчэнне сваіх аб'ектаў на гэтым месцы, таксама павінен быць распрацаваны адпаведна: напрыклад той факт, што ніводзін аб'ект гістарычнага гораду ніколі ня быў рэалізаваны па-за межамі прапарцыянальных залежнасцяў “залатога сячэння” павінен і будзе накладваць адпаведныя патрабаванні і для аб'ектаў-прэтэндэнтаў.

Прадстаўленая Праектам прапанова Раздзела 3, зробленая намі па прычынах аб'ектыўнага характара фрагментарна, толькі абазначае накірункі далейшай дзейнасці на перспектыву і ўтрымлівае праектныя прапрацоўкі наступных аб'ектаў першай чаргі асваення тэрыторыі каштоўнасці:

- А.** Загрузачныя модулі-брамы: гл. 02-06, стр.59-68.
- В.** Рэгенерацыя гістарычнай вулічнай сеткі Гістарычнага цэнтра.
- С.** Рэгенерацыя планіроўкі і забудовы гістарычнага квартала №9.
- Д.** Рэгенерацыя планіроўкі і забудовы гістарычнага квартала №8.
- Е.** Рэгенерацыя гістарычнай трасіроўкі вул.Няміга.
- Ф.** Аднаўленне планіровачнай структуры Замчышча.
- Г.** Фрагментарная рэгенерацыя забудовы цотнага боку вул.Інтэрнацыянальная.
- Н.** Аднаўленне сістэмы традыцыйных транспартных і пешаходных сувязяў права- і левабярэжжа Свіслачы.
- І.** Аднаўленне функцыянальна-планіровачных сувязяў сучаснага комплексу 2 Клінічнай бальніцы з гістарычнай трасіроўкай вул.Багдановіча.

А. Прапановы ў дачыненні загрузачных модуляў-брамаў, размяшчаемых па перыметры “ўнутранага паўкальца”, фармуемых сеткай вуліц Мяснікова-Калектарная-Мельнікайтэ-Паўночны і Цэнтральны (вул.Янкі Купалы) фрагмент прапануемага Праектам Купалаўскага Тракту (гл. 02-06, стр.59-68).

В. Мажлівасць рэгенерацыі гістарычнай планіровачнай структуры і адпаведна вулічнай сеткі Гістарычнага цэнтра забяспечваецца комплексам мерапрыемстваў, распрацаваных Раздзелам 2 (запіска 02-0; ГМ2;ГМ3-стр.73-75).

D. Рэгенерация планіроўкі і забудовы гістарычнага квартала №9 прадугледжвае аднаўленне гістарычнай планіровачнай структуры квартала ў межах гістарычных вуліц Школьная-Няміга-Козьмадзям'янаўская-Саборная плошча. Дадзеную тэрыторыю прапануецца аднавіць у межах адзінага інвестыцыйнага праекта з размяшчэннем забудовы змешанага тыпа (аб'екты абслугоўвання інфраструктуры турызма, дробныя бізнэсы, жылльё).



Інвестыцыйны патэнцыял квартала мае наступныя тэхніка-эканамічныя паказчыкі:

Агульная плошча квартала-	8905 кв.м.
Карысная плошча рэканструюемай забудовы	19451 кв.м.
Будаўнічы аб'ём рэканструюемай забудовы	79682 куб.м.

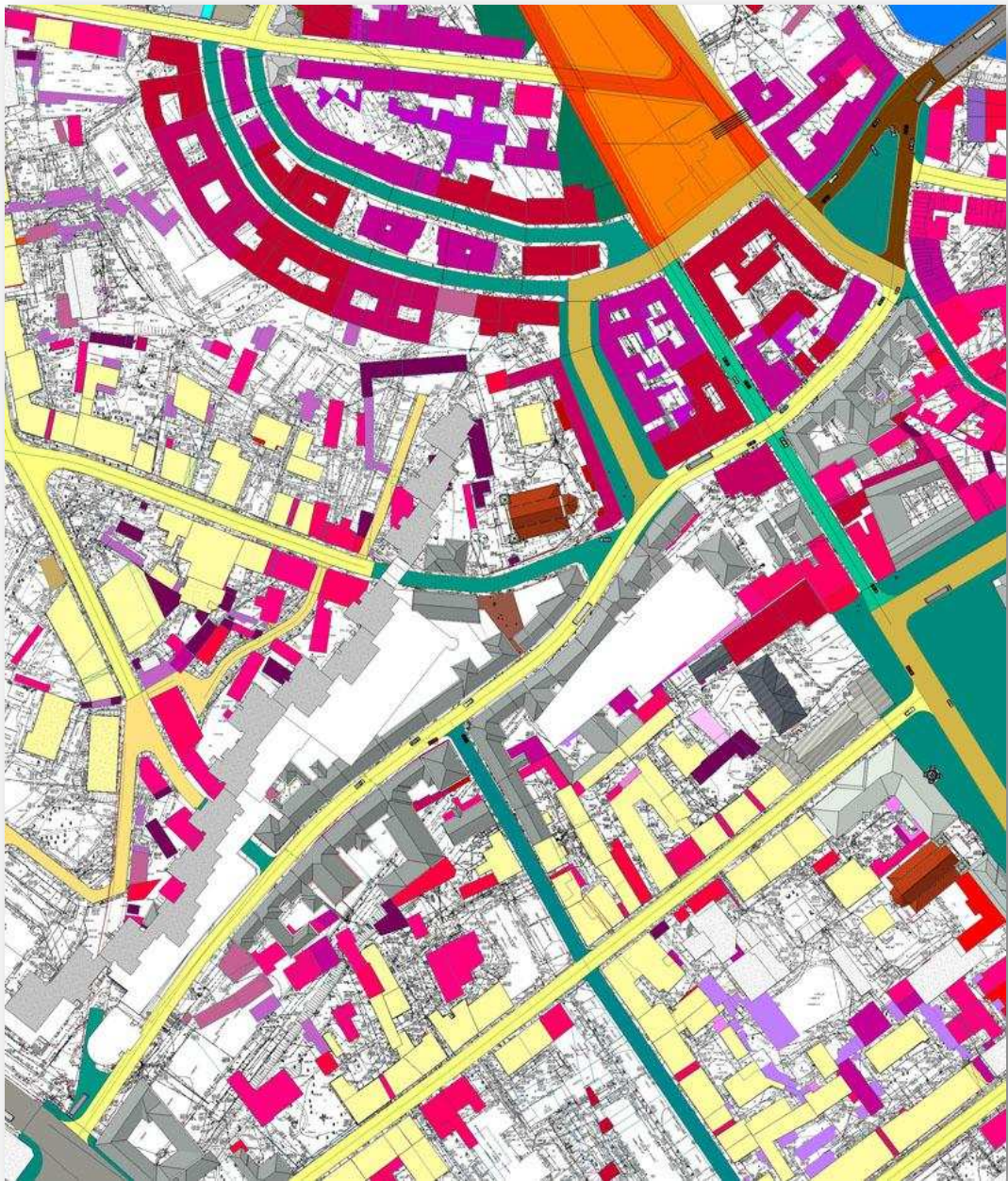
D. Рабоце па рэгенарацыі планіроўкі і забудовы **гістарычнага квартала №8** (цотны бок аднаўляемай вул.Нямігі да яе перасячэння з вул Феліцыянаўскай (суч.Камсамольскай)) Гістарычнага цэнтра г.Мінска ў тэрмінах бліжэйшай перспектывы прыйдзеца мірыцца з паяўленнем з 2005г. на гэтай тэрыторыі чужароднага аб'ёма, з'яўленне якога на ахоўваемай законам тэрыторыі ня мае нічога агульнага ні з дадзенай гістарычнай тэрыторыяй, ні з нарматыўна-прававой базай Рэспублікі Беларусь. Гісторыя контраверсійнага будаўніцтва тут буйнога гандлёвага рыначнага комплексу, безумоўна, яшчэ будзе мець свой лагічны працяг. Але дадзеная інтэрвенцыя не ўплывае істотна на інвестыцыйныя магчымасці гістарычнага квартала, асноўныя тэхніка-эканамічныя паказчыкі якога ў цэлым параўнальныя з аналагічнымі паказчыкамі разглядаемага вышэй кв.№9, а карысная плошча новых інвестыцый рэканструюемай забудовы, нават не ўлічваючы прысутнасць тут прыгаданага вышэй чужароднага аб'екта, складае **8583.43**кв.м..

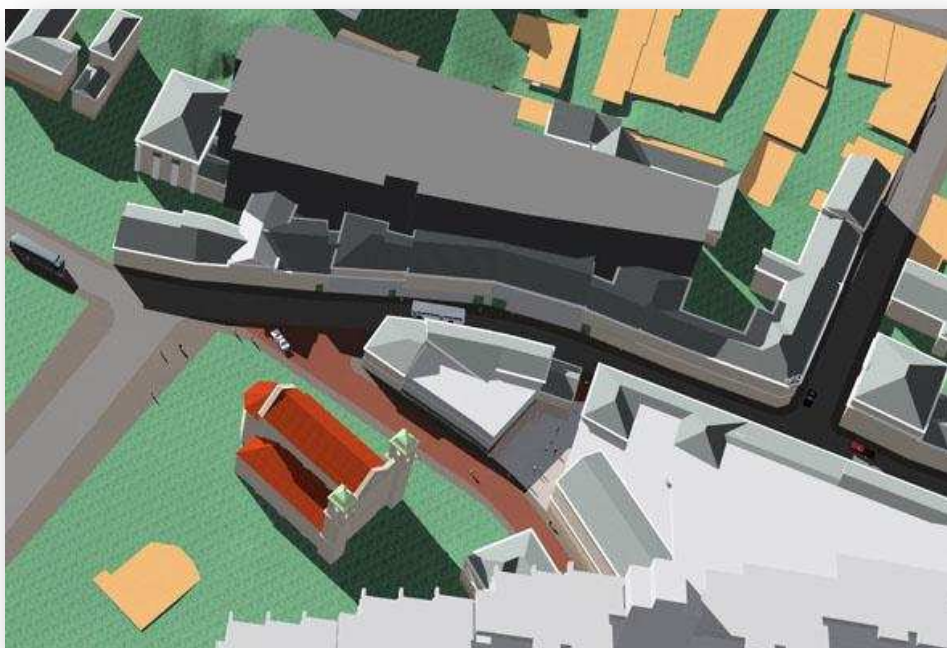


Е. Рэгенерацыя гістарычнай трасіроўкі вул.Няміга ўключае ў свой аб'ём работу па аднаўленню гістарычнай планіровачнай структуры гістарычных кварталаў №8,9,10 і мае на мэце аднаўленне легендарнай гістарычнай вуліцы на ўсім яе працягу ад Свіслачы да вул.Гарадскі вал.

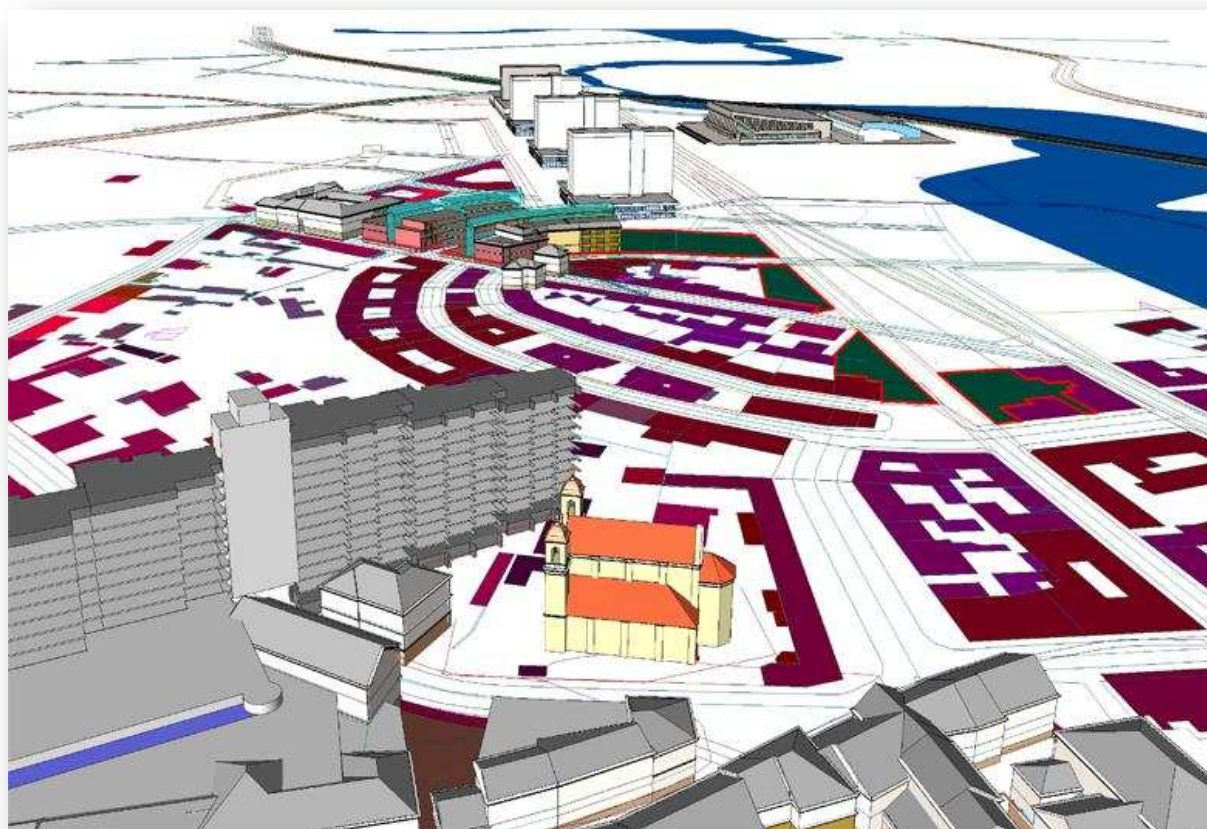
Праектнае рашэнне ўлічвае існаванне комплекса гандлёвага дома “На Нямізе”, прапануемая рэканструкцыя сучаснай незапатрабаванай платформы якой прывядзе да ўзросту карысных плошчаў комплекса на **11246** кв.м., ці з'яўленьню адпаведнай колькасці плошчаў іншых аб'ектаў, галоўным прызначэннем якіх, тым не менш, з'явіцца архітэктурная рэгенерацыя гістарычнай планіровачнай структуры гісторыка-культурнай каштоўнасці Гістарычны цэнтр г.Мінска.

Інвестыцыйны патэнцыял супрацьлеглага цотнага боку гістарычнай Нямігі ад вул.Феліцыянаўская (Камсамольская) да Гарадскога вала складзе **22543**кв.м. карыснай плошчы.





Е. Аднаўленне планіровачнай структуры **Замчышча** плануецца ажыццявіць у той самай ступені і выкарыстоўваючы тыя самыя агульныя прынцыпы, якія сфармуляваныя намі для рэгенерацыі гістарычнай планіровачнай структуры каштоўнасці ў цэлым. Для навукова-абгрунтаванай гістарычнай рэканструкцыі гэтай тэрыторыі, лакалізаванай у межах сучаснай Нямігі-вул.Ракаўскай-вул.Вызвалення і рэчышча Свіслачы прапануюцца дзевяць кварталаў страчанай на сёння гістарычнай забудовы.



Сумарная карысная плошча прапануемай рэканструкцыі:

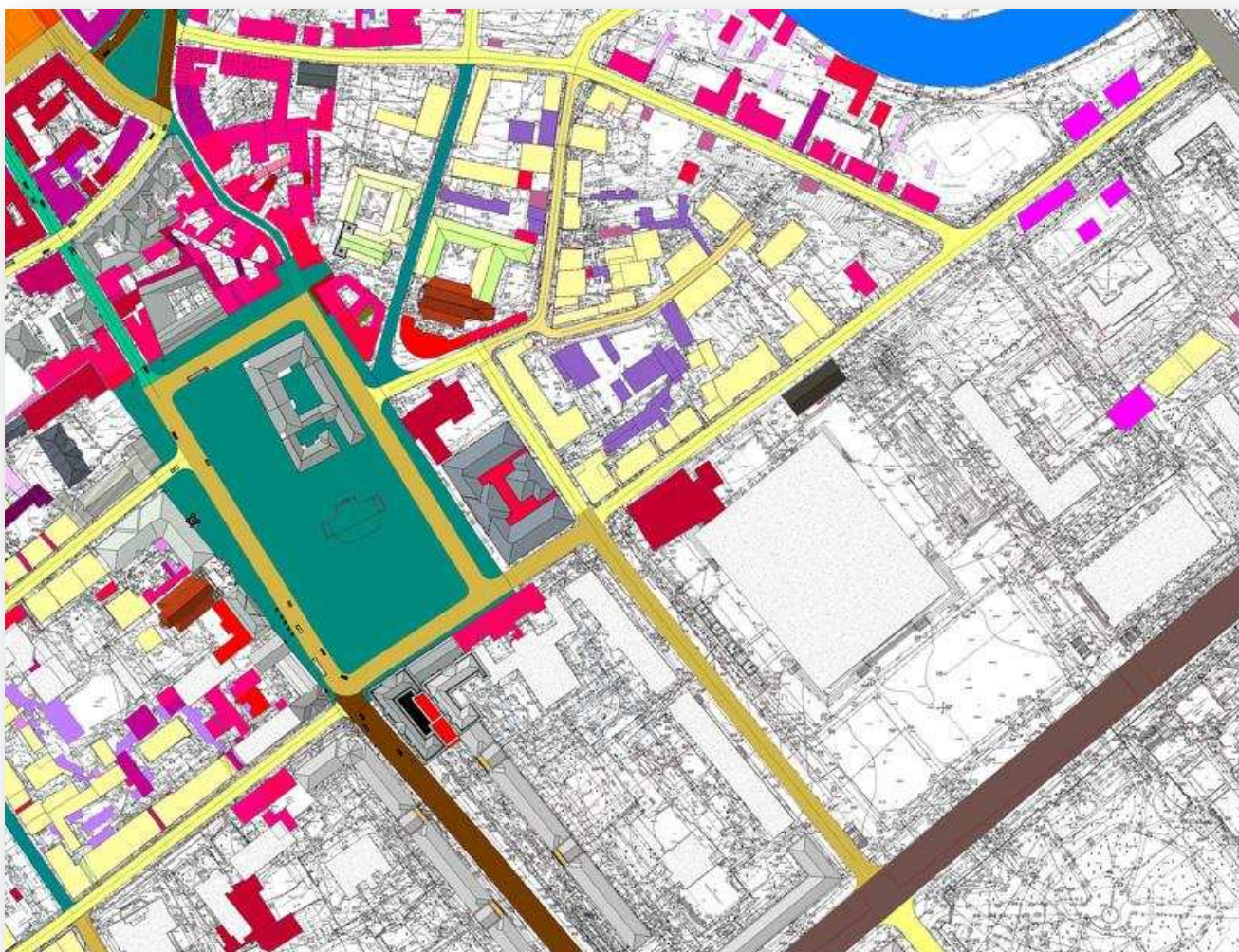
- Уласна гістарычнай забудовы, якая падлягае навукова-абгрунтаванай рэгенерацыі- **101840** кв.м.. (без уліку плошчаў прапануемага комплекса грамадскага абслугоўвання насельніцтва “Замчышча”).



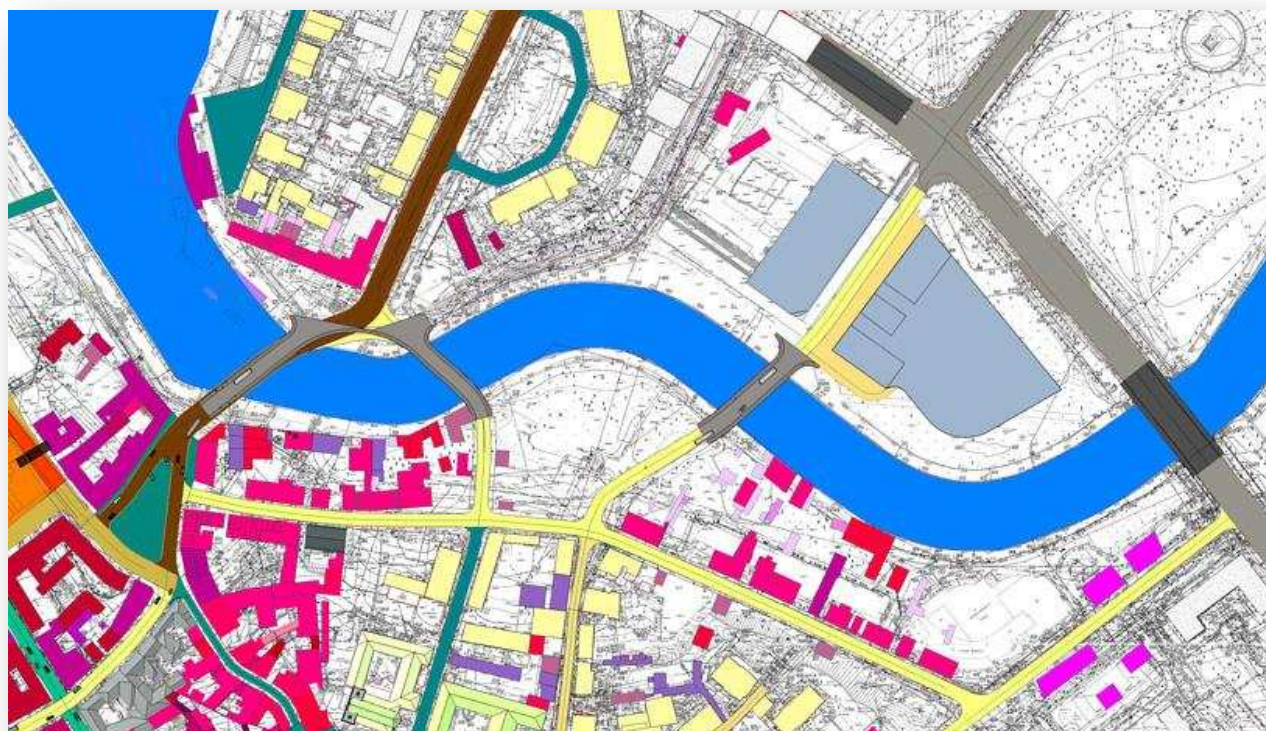
- Комплекс “Замчышча”-інвест.патэнцыял-**18885**кв.м..
Прызваны архітэктурна забяспечыць паступовую маштабную пераемнасць архітэктурных аб’ёмаў паваеннага “духанаўскага” ансамбля былой Паркавай магістралі і Гістарычнага цэнтра Мінска.



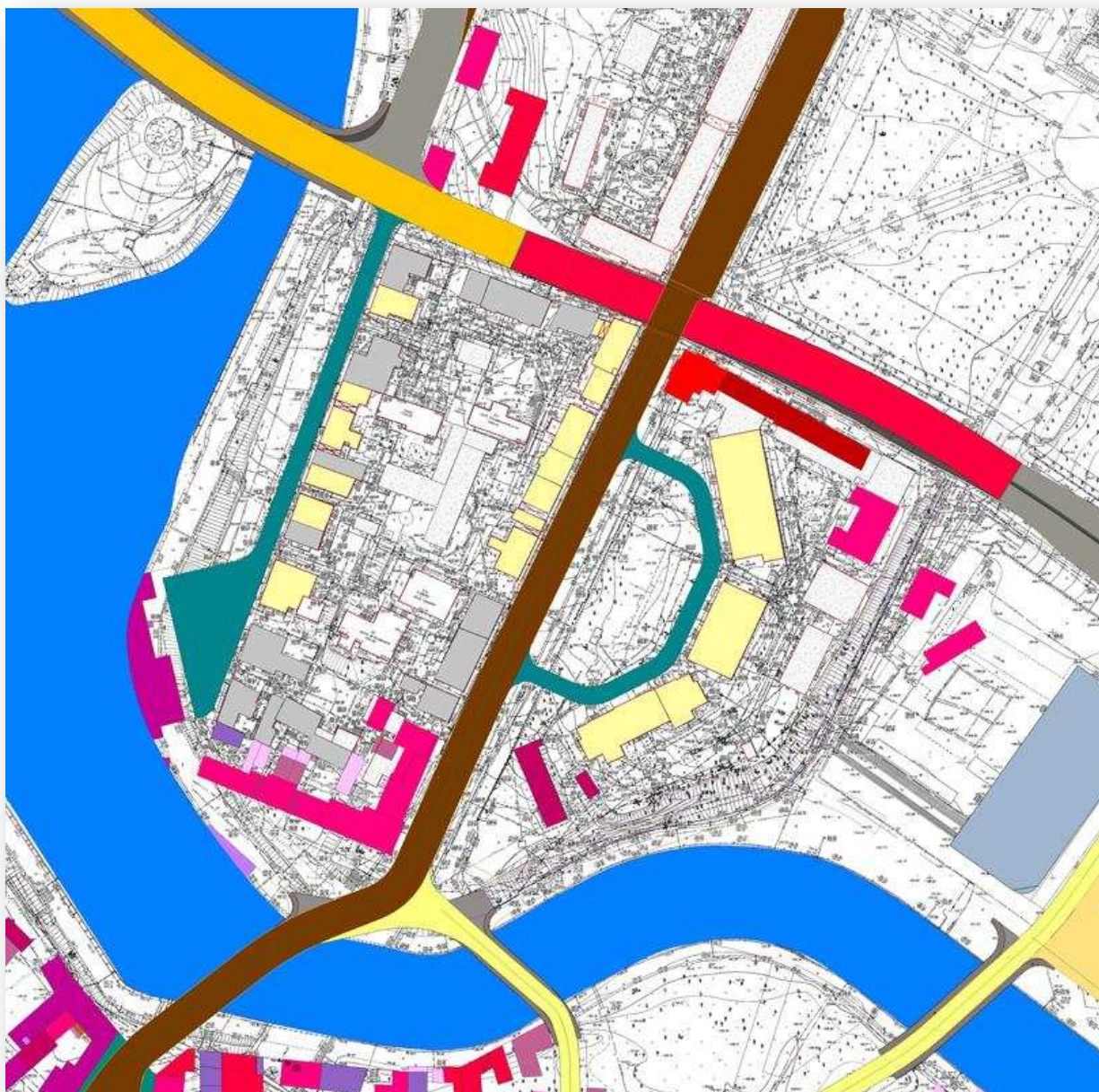
Г. Фрагментарная рэгенерацыя забудовы цотнага боку вул.Інтэрнацыянальная забяспечыць цэльнасць прачытання гістарычнай вуліцы Мінска, абустаронняя забудова якой на шчасьце фрагментарна захавалася да нашых дзён. Выбарачнае акцэнтаванне рэгенеруемымі гістарычнымі аб'ёмамі на ключавых горадабудаўнічых участках забяспечыць цэльнае прачытанне гэтай унікальнай вуліцы на ўсёй даўжыні яе трасіроўкі. А аднаўленне корпуса былога Дамініканскага касцёла, якому нічога тэхнічна не перашкаджае, выканае ролю вельмі неабходнага маштабнага элемента, які кампазіцыйна забяспечыць цэльнасць гістарычнай забудовы з будынкам Палаца Рэспублікі, замкне ў гэтым месцы ўсходні фасад пл.Свабоды і забяспечыць аўтэнтчнае прачытанне гістарычных габарытаў вул.Энгельса на ўваходзе з яе да Гістарычнага цэнтра. Далей трасіроўку былой вул.Валоцкай забяспечыць неабходная рэгенерацыя знесенага будынку ХVIIст. па адрасе Інтэрнацыянальная,28 і стылевая фасадная рэгенерацыя цотнага боку вул.Інтэрнацыянальнай, выкананая ў маштабе гістарычнай забудовы ад Кастрычніцкай плошчы да забудовы вул.Янкі Купалы.



Г. Аднаўленне сістэмы традыцыйных транспартна-пешаходных сувязяў права- і левабярэжжа Свіслачы адновіць не толькі знішчаныя па вайне аўтэнтычныя элементы гістарычнай структуры Мінска, але і так неабходныя функцыянальныя сувязі паміж Гістарычным цэнтрам і сучасным горадам з усходу. А размяшчэнне ўздоўж гістарычнай трасіроўкі працягу былой Манастырскай вуліцы загрузачнага ўваходнага ўсходняга комплекса-брамы “Купалаўскі” архітэктурна і функцыянальна забяспечыць тут наяўнасць усёй неабходнай інфраструктуры.

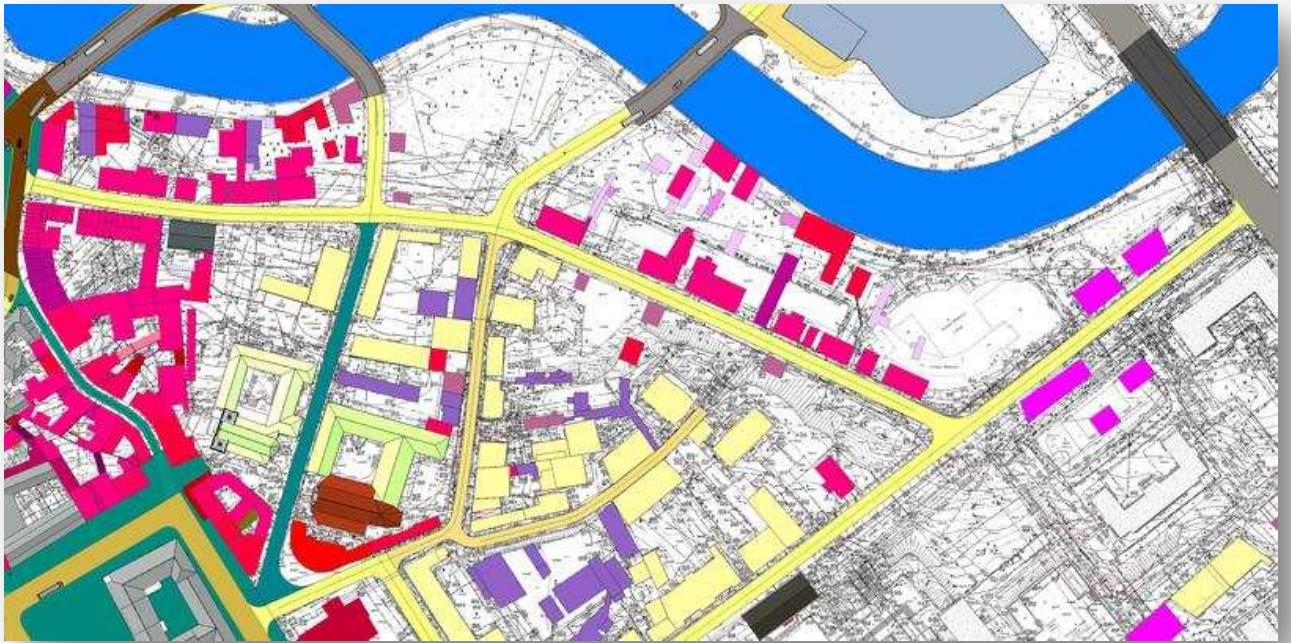


Н. Аднаўленне функцыянальна-планіровачных сувязяў сучаснага **комплекса 2 Клінічнай бальніцы** з гістарычнай трасіроўкай вул.Багдановіча адновіць аутэнтыку і ансамблевасць не толькі гістарычнага шпітальнага комплексу, але і архітэктурнае афармленне былой галоўнай функцыянальнай сувязі лева- і правабярэжжа самай старажытнай часткі Мінска.

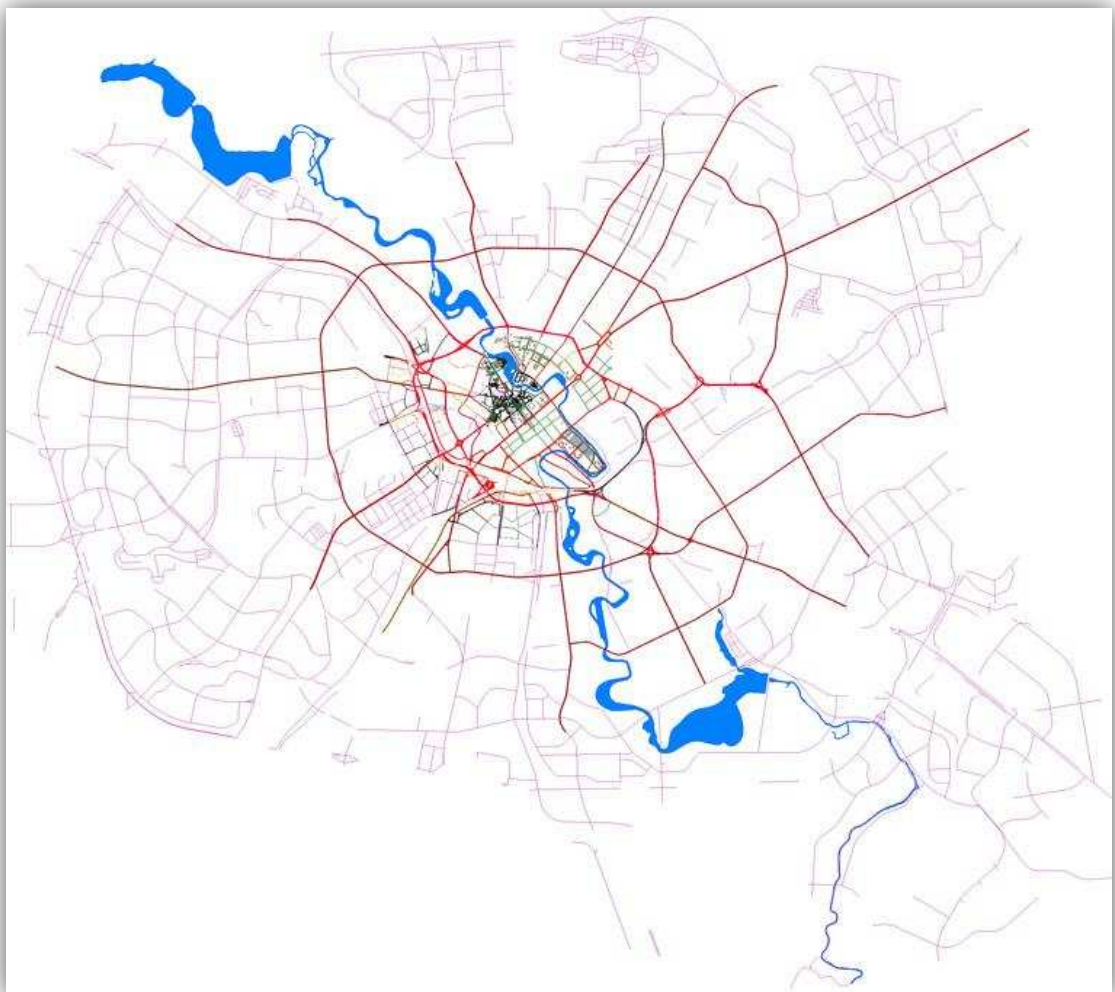


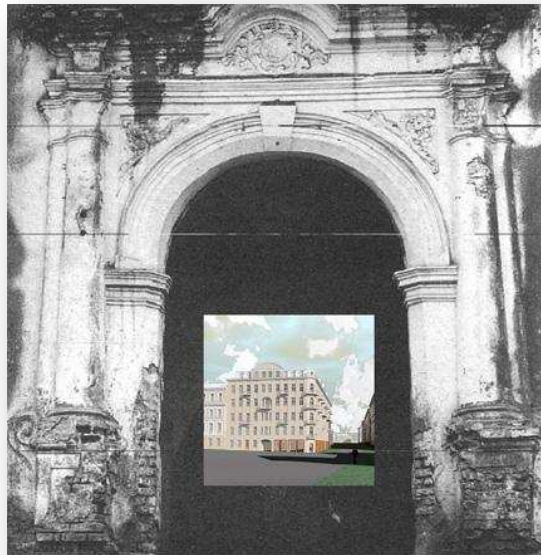
Такім чынам, сумарная карысная плошча забудовы тэрыторыі Гістарычнага цэнтру Мінска, якая прапануецца пад навукова-абгрунтаваную рэканструкцыю толькі раёнаў Замчышча і фрагментаў Нямігі, складае **155080 кв.м.**

Самастойным этапам асваення з'яўляецца рэканструкцыя гістарычнай планіровачнай структуры **вул.Гандлёвая** і тэрыторыі **гістарычнага квартала №10** паміж вуліц Няміга-Гандлёвая-Маламанастырская-пл.Свабоды. Сумарны інвестыцыйны патэнцыял рэгенерацыі гэтай тэрыторыі складае каля 55-60% (**85000-93000кв.м.**) ад папярэдняй.



Заўважым яшчэ раз-сучасная плошча Гістарычнага цэнтра сёння складае **0.3%** (!) тэрыторыі Мінска сучаснага, але якасныя характарыстыкі яго цяжка пераацаніць, бо толькі тут знаходзіцца ягонае і сэрца, і душа. І так будзе заўжды.





Заклучэнне.

Тэрыторыі, пазначаныя сёння на нашай віртуальнай мадэлі Гістарычнага цэнтра як незапоўненыя лакуны, пасля правядзення неабходнай работы з поўным абгрунтаваннем у будучым будуць выстаўленыя на інвестыцыйны аўкцыён, як найбольш каштоўныя і эксклюзіўныя для асваення ў Рэспубліцы Беларусь.

Адпаведныя будуць і патрабаванні для патэнцыйных інвестараў-але ўсе гэтыя намаганні так ці іначай вернуцца да ніх ня толькі ў грашовым вымярэнні, але і ў нашмат больш каштоўных і цанімых катэгорыях прэстыжу, бо выпадковым аб'ектам тут не будзе месца.

Планка патрабаванняў да архітэктурнай якасці прапануемых на рэалізацыю аб'ектаў на гэтай тэрыторыі будзе найвышэйшай. (Прыкладна ў такіх катэгорыях заваёўваюць сабе права на рэалізацыю аб'екты пры рэканструкцыі гістарычнай часткі Рыма).

Тым не менш, інвестыцыйны патэнцыял Гістарычнага цэнтра горада Мінска ўзрастае ў дзесяткі і сотні разоў- нас чакае навукова-абгрунтаваная і гістарычна-бездакорная, у поўнай згодзе з дзеючым заканадаўствам практычная адбудова Гістарычнага цэнтра Мінска, ў перспектыве- амаль ў поўным аб'ёме.

Найвялікшае значэнне маюць працэдуры арганізацыйнага характару, якія павінны быць распрацаваныя для рэалізацыі пастаўленых задач.

Галоўнай задачай мэнеджменту гэтай тэрыторыі робіцца задача забеспячэння ўмоваў па бездакорнаму выкананню дзеючага заканадаўства ў дачыненні да ўсяго аб'ёму работаў, прызначаных рэальна забяспечваць правядзенне рэстаўрацыі, рэканструкцыі і аднаўлення Гістарычнага цэнтра горада Мінска, а таксама прывядзенне ўсяго працэсу, які мае месца сёння на тэрыторыі комплекснай гісторыка-культурнай каштоўнасці 1 катэгорыі "Гістарычны цэнтр г.Мінска" у прававое поле нарматыўна-прававой базы Рэспублікі Беларусь.

Як першачарговы адміністрацыйны крок, бачыцца лагічным утварэнне ў Мінску гісторыка-архітэктурнага запаведніка па прынцыпу Полацкага. І не ў рэжыме абстрактнай тэрыторыі, тэрэтычна ўнесенай ў дзяржаўны спіс, а ў статусе навуковай даследчай установы з адпаведным штатам супрацоўнікаў: гісторыкаў, даследчыкаў, экспертаў- з адпаведнымі правамі і паўнамоцтвамі.

Стварэнне падобнай даследчай установы, якая б цэнтралізавана выконвала функцыі і гаспадара і заказчыка, магло б элегантна вывесці нас з сучаснага крызісу.

Вынікі і перспектывы прагноз горадабудаўнічай дзейнасці, прадстаўлены ў Раздзеле 2, дазваляе з упэўненасцю прадбачыць неўнікнёныя аб'ектывныя змены горадабудаўнічай палітыкі і наступную адпаведную карэкціроўку транспартнай схемы планіровачнага ядра г.Мінска, як патрэбу аб'ектывную, нават не зважаючы на наяўнасць у ягоным цэнтры найвышэйшай ягонай каштоўнасці і духоўна-культурнай дамінанты - Гістарычнага цэнтра горада Мінска.

Толькі нашыя сённяшнія вельмі ўзважаныя сумесныя дзеянні і намаганні вызначаць, што - і якім коштам, будуць мець заўтра нашчадкі замест жывога сэрца тысячагадовага гораду.

