

УДК [725.34](476)

АРХИТЕКТУРНО-КОМПОЗИЦИОННОЕ РЕШЕНИЕ НАБЕРЕЖНЫХ БЕЛАРУСИ

канд. архитектуры, доц. Г.И. ЗАХАРКИНА, И.Ю. ЗЕНЧЕНКОВА
(Полоцкий государственный университет)

Рассмотрены вопросы, связанные с организацией прибрежных зон в крупных городах Республики Беларусь: Минск, Гродно, Витебск и других, расположенных вдоль водных артерий. Показано, что на формирование береговой линии, в том числе и набережных, существенное влияние будет оказывать водный туризм. При благоустройстве набережных следует стремиться к сохранению индивидуальности их облика, к разнообразию элементов и форм, отвечающих требованиям эргономики; необходимо использование различных способов ведения работ, материалов, которые должны быть прочными и долговечными в пользовании. При этом созданный архитектурно-художественный образ должен быть выразительным и гармонично вписываться в окружающий ландшафт.

Введение. С незапамятных времен человечество начало осваивать и окультуривать береговую линию морей и рек. С течением времени потенциал этой территории раскрывался и привел к высокой востребованности в условиях постиндустриального города. В связи с этим появляется идея архитектурно-градостроительной организации пространства между городом и водой. Так возникает набережная – место особым образом оформленного и обжитого берега с целью организации причалов и портов, рыболовного и иного производства, а также для отдыха и оздоровления горожан.

Анализ функционального зонирования прибрежных территорий крупных городов позволяет установить, что в настоящее время при различных планировочных схемах городов ключевые позиции в планировке прибрежных зон занимают востребованные функции: общественная, жилая, промышленная.

Основная часть. Набережная – сооружение, окаймляющее береговую линию моря, реки, придает берегу правильную форму, укрепляет его, предохраняет от размыва. Обеспечивает проход и проезд вдоль берега (городские набережные), причаливание судов непосредственно к территории, передачу грузов, а также переход пассажиров с берега на судно и обратно (портовые набережные).

Городские набережные в зависимости от их использования подразделяются на следующие основные типы:

- 1) набережные как транспортные магистрали;
- 2) набережные для причаливания водного пассажирского транспорта;
- 3) набережные для спортивных целей;
- 4) парковые прогулочные набережные;
- 5) набережные в составе волнозащитных и берегоукрепительных сооружений;
- 6) набережные в составе сооружений по инженерной защите городов от затопления.

Проектирование городских набережных начинается на первой стадии разработки генерального плана города, где отражаются общие планировочные решения: озеленение, расположение лестничных сходов, сходов-причалов, сопряжение с существующими мостами и улицами, выходящими к набережной. В необходимых случаях, оговоренных архитектурно-планировочным заданием, должны быть приведены транспортные плановые схемы набережных, используемых как городские магистрали. В составе проекта генерального плана города имеются разделы общих решений связи городской территории с прилегающими крупными водоемами – морем, рекой, водохранилищем. Эти решения даются в разделах застройки, транспорта, инженерной подготовки и благоустройства территории. При проектировании городской набережной все архитектурные и инженерные решения, принимаемые в техническом проекте, должны являться результатом вариантного проектирования и технико-экономического сравнения двух или нескольких возможных схем. На основе утвержденных проектов генеральных планов городов ведется дальнейшее конкретное проектирование отдельных планировочных и объемных сооружений и зданий, в том числе и городских набережных. Это конкретное проектирование выполняется специализированными профильными проектными институтами. При разработке второй стадии проекта – рабочих чертежей – производятся подробные гидравлические, гидротехнические и статические расчеты конструкций в целом и их деталей. В рабочих чертежах уточняются основные решения и подробно разрабатываются конструкции набережной, ее узлов и деталей.

Набережная должна соответствовать всему архитектурному ансамблю застройки и как планировочный компонент, и как объемное сооружение. Помимо выполнения своих функций по организации прибрежной территории и укреплению берега, набережные еще и украшают город, зачастую решительно изменяя его облик. Исходя из этого необходимо проектировать городскую набережную как сооружение, объемно-планировочное решение которого должно быть тесно связано с окружающей застройкой и пла-

нировкой прилегающих территорий. При объемно-композиционном решении набережной необходимо учитывать, что она обеспечивает свободный выход из прилегающей застройки к воде и при оформлении города является одним из главных его фасадов. При проектировании городских набережных на нешироких реках необходимо установить связь между обоими берегами реки, что достигается устройством в определенном ритме мостов, а также архитектурой самих набережных. Пространственная взаимосвязь двух берегов обеспечивается за счет вертикального и многопланового развития глубинной композиции.

Водный потенциал Беларуси составляет 10 тысяч озер и около 21 тысячи рек. Крупнейшие реки Беларуси – Неман и Западная Двина – относятся к бассейну Балтийского моря, Днепр и Припять – к бассейну Черного моря. Территориально связанные системой притоков, они явились основой средневекового торгового пути «из варяг в греки» [1].

Характерной частью речного города является порт, куда прибывают суда с товарами. К примеру, в ярмарочные дни в *Пинске* на реке *Пине* (рис. 1) или в Мозыре на *Припяти* (рис. 2) свободное место найти было очень сложно.



Рис. 1. Пристань в базарный день на Пине в Пинске.
Фото начала XX века

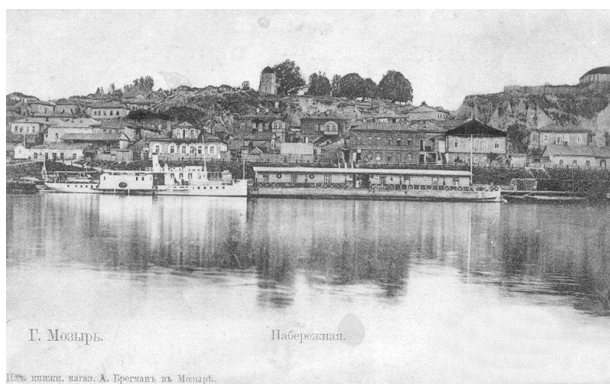


Рис. 2. Набережная на Припяти в Мозыре.
Начало XX века

И если первоначально какое-либо особое обустройство набережных не предусматривалось (достаточно было прибрежную территорию содержать в порядке), то впоследствии, с середины XIX века, простейшие деревянные конструкции начинают заменяться более прочными, каменными. Это позволяло осуществлять и более надежное перемещение людей и транспорта вдоль берега, загрузку и выгрузку товаров с причала на суда, защиту строений города от паводков и т.д.

Набережные постепенно превращались также и в привлекательные места отдыха, становясь престижными элементами городской структуры, особенно ансамблей городского центра [2]. На набережных устраивают прогулочные аллеи, видовые площадки, площадки для отдыха, спуски к воде, причалы, формируя переходную зону между природно-ландшафтной средой и городской застройкой. Наиболее яркими примерами в настоящее время являются набережные в таких городах, как Пинск, Гомель, Минск, Витебск, Гродно, Могилев.

Восстановленная после Второй мировой войны в 1948 году современная набережная стала своеобразной визитной карточкой *Пинска*. Вдоль всей набережной проходит улица Днепровской флотилии. Последняя реконструкция набережной приостановлена в августе 1991 года. Было решено воссоздать ис-

торический вид набережной, однако проект так и не был осуществлен. В 2008 году открыта «Новая набережная», длина которой около 300 м, находится на территории спортивного комплекса «Волна» [3]. Теперь здесь три пешеходных перехода, которыми свободно могут пользоваться люди с ограниченными физическими возможностями. Архитекторы нашли оригинальные решения и при строительстве затона спасательной станции – красивые лестничные сходы, соединяющие парковую зону и набережную, пешеходные дорожки выложены тротуарной плиткой, установлены оригинальные светильники и ограждения. Обновленную набережную дополняют цветники и декоративные металлические калитки и ворота (рис. 3). Чтобы придать месту отдыха пинчан особый шарм, благоустроен и противоположный берег Пины – он подсыпан песком и укреплен подпорными стенами из натурального камня [4].



Рис. 3. «Старая» и «новая» набережная реки Пина в Пинске

В 2009 году в Гомеле начались работы по благоустройству набережной реки Сож. Запланировано углубление реки и продление набережной на несколько сот метров вдоль парка. Архитектурная концепция останется прежней. Всё будет выдержано в стиле, к которому привыкли гомельчане. Сегодня большая часть железобетонных плит, которыми была выложена пешеходная часть, заменена на мелкоштучную плитку и гранит, установлены ограждения, скамейки. С 2012 года начался второй этап работ по облагораживанию прибрежной зоны реки Сож (рис. 4).



Рис. 4. Набережная реки Сож, Гомель.
Современное состояние

Реки и водоемы *Минска* превратились в связующее звено между старыми и новыми районами города. Наиболее интересно данная связь решена вблизи острова Слез на реке Свислочь. Набережная объединяет сооружения Троицкого предместья и здания на Сторожевской улице, создавая архитектурно выразительную панораму прибрежной территории. Связующим элементом построек Троицкого предместья и здания Дворца спорта, находящегося на противоположном берегу, является река.

Комплексное освоение набережных – это не только преобразование природной составляющей, но и внесение в городскую среду разнообразных элементов, которые способствуют созданию единого градостроительного облика. Объемно-планировочный комплекс набережных Минска включает как природные (склоны берегов, озеленение, террасы), так и рукотворные элементы: жилые и общественные постройки, малые архитектурные, а также гидротехнические формы, разнообразные инженерные сооружения.

Силуэт застройки городских набережных очень важен для Минска, особенно там, где благодаря ей организуется открытое пространство: невысокие здания Троицкого предместья, расположенные практически у самой воды, создают уютную и спокойную атмосферу.

В городе Минске имеются водоемы, береговая линия которых в черте города освоена не полностью. Яркий пример тому – *водохранилище Лошица*. Обширный водоем, расположенный между жилым районом и парком Курасовщина, является местом отдыха, где максимально сохранен природный пейзаж. Береговые участки водохранилища частично приспособлены для отдыха: на одном берегу водохранилища имеются насыпи для катания на лыжах в зимнее время, плиточные покрытия, сооружения для отдыха. Однако другая часть берега полностью утратила черты прежней организации и в настоящее время не обустроена вовсе. Причем если пластика и интересная форма отдельно стоящих строений придает своеобразный колорит ландшафту, то несовместимость довольно унылой застройки с зелеными насаждениями на противоположном берегу все еще остается проблемой (рис. 5).



Рис. 5. Береговой участок водохранилища Лошица

Такие же проблемы существуют и на *Цнянском водохранилище*. До сих пор пляжные и прибрежные территории водоема недостаточно оснащены. Расположенные в этом месте скамейки и кабины для переодевания физически и морально устарели. Должным образом не оборудована автостоянка и не решен подъезд с улицы Выготского [5].

Река Витьба играет важную роль в истории *Витебска*. Ширина современного русла реки – от 2 до 8 м, ее воды преобразовали местность, создав сложный, резко пересеченный рельеф. Склоны берегов покрыты различными насаждениями, в большинстве своем неухаживаемыми. В то же время Витьба и прилегающая к ней территория – одно из уникальных мест, сохранившихся в Витебске. Живописно изогнутое русло, крутизна обрамляющих склонов создают необычные в своем роде экстерьеры и пейзажи. При проектировании благоустройства применялся прием мозаичного ландшафта – чередование преобразованных и искусственно созданных участков с организацией очагов естественной природы. На всем протяжении река разбита на планировочные участки и функциональные зоны. Территория от моста по улице Ленина до места впадения в Двину определена как историческая, за ней следует зона активного отдыха, плавно переходящая в прогулочную часть со спортивным сектором, замыкающая часть – пляж и лодочная станция. При разработке генплана каждому планировочному участку отводилась особая тематическая роль (рис. 6).



Рис. 6. Набережная реки Витьба в Витебске во время реконструкции

Несмотря на сложный рельефный характер берега, река насыщена новыми и оригинальными элементами благоустройства, зрительно уширена за счет очистки прибрежных зон. В результате проведен-

ных проектно-строительных работ прибрежная часть реки Витьба стала наиболее красивым и притягательным местом в городе для отдыха и прогулок горожан и туристов во все времена года [6].

Набережная реки Немана в Гродно начала формироваться как элемент городской среды в 1928 году. Её берег был выложен бутовым камнем, вдоль набережной проложена мостовая из брусчатки, под мостом построена лестница из натурального камня, ведущая к реке. Работы завершились в 1935 году. Автор проекта – инженер Б. Пирацкий. С тех пор проводились только ремонтные работы [7].

Проект реконструкции набережной Немана, выполненный УП «Институт Гродногражданпроект» в 2003 году, включает в себя благоустройство дороги длиной 2,5 км – от Старого моста (ул. Горновых) до Нового моста (ул. Весенняя). Целью данного проекта явились систематизация транспортно-пешеходных связей, обновление дорожного покрытия, частичное укрепление откосов и склонов набережной, организация площадок для отдыха с элементами благоустройства. Были разработаны элементы ограждения, уличное освещение и малые архитектурные формы с соблюдением преемственности идей, заложенных в 30-е годы прошлого столетия.

Лестница влюбленных была построена одновременно с набережной в 1935 году, поэтому её конструкция сильно повреждена временем: просели лестничные марши и ступени, обрушились бетонные вазы. В результате реализации проекта лестница облицована гранитом, на промежуточных площадках установлены скамьи для отдыха и оригинальные светильники. Органично вписанная в окружающий ландшафт, она по-прежнему является местом встреч влюбленных. На самой высокой точке берега запроектирована еще одна видовая площадка с павильоном-беседкой, где можно отдохнуть и полюбоваться неманскими пейзажами. На сегодняшний день большая часть проекта реализована. Набережная приобрела современный вид и является привлекательным местом отдыха для приезжих и горожан (рис. 7).



Рис. 7. Набережная реки Неман в Гродно.
Современное состояние

В Могилеве запроектирована набережная для прогулок вдоль реки Дебря. Помимо эстетического эффекта, проект предполагает благоустройство застройки на улице Котовского. В настоящее время специалисты расширяют пойму реки, проводят очистку и закрепление откосов. В дальнейшем намечено строительство проезжей части и непосредственно само благоустройство прибрежной зоны – организация такой же пешеходной зоны (с подъездами и тротуарами), как и в районе реки Дубровенка (рис. 8).



Рис. 8. Набережная реки Дубровенка в Могилеве

Долгое время река Дубровенка больше напоминала ручей, но сегодня это одно из любимых мест горожан. В 2000 году были проведены работы по благоустройству набережной: сделана искусственная запруда – река увеличилась в размерах, мост делит ее на две половины, в центре каждой из них имеется фонтан. По берегам разбиты аллеи, расставлены скульптуры, фонари, скамейки, дорожки выложены тротуарной плиткой.

На основе анализа функционального освоения береговых зон крупных городов Беларуси можно сделать следующие **выводы**:

- торговая функция, преобладавшая в береговой зоне ряда городов в период с XVI по XIX век, в настоящее время оказалась вытесненной жилыми районами с общественной инфраструктурой;
- площади естественных массивов зелени, преобладавших в береговой зоне ряда городов в период с IX по XVIII век, значительно сократились;
- намечилось развитие таких направлений, как укрепление и благоустройство набережных в крупных и областных городах республики, приспособление их для транспортно-коммуникативной и культурно-оздоровительной функции;
- при благоустройстве набережных следует стремиться к сохранению индивидуальности их облика путем применения разнообразных элементов благоустройства, различных материалов, отвечающих требованиям эргономики, прочности и долговечности;
- архитектурно-художественный образ набережной должен быть выразительным и гармонично вписываться в окружающий ландшафт, соответствовать всему архитектурному ансамблю застройки и как планировочный компонент, и как объемное сооружение;
- учитывая социально-экономическую политику Республики Беларусь, одной из основ которой является развитие всех форм туризма, в том числе и водного, необходимо проводить работу по благоустройству береговых линий, в частности в виде набережных, которые должны появиться во многих городах, расположенных вдоль водных артерий: Полоцк, Новополоцк, Береза, Красный Берег, Кричев и т.д.

ЛИТЕРАТУРА

1. Граница земли и воды в историко-социальном контексте // Архитектура и строительство. – 2009. – № 6.
2. Река в традициях культуры и ландшафтов Беларуси // Архитектура и строительство. – 2009. – № 6.
3. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pinksasha.narod.ru/>.
4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pinsk.gov.by/news/detail.php?ID=39454>.
5. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://minsk1.net/view_guide/obemno-planirovochnyj_kompleks_naberezhnyh_minska/.
6. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ais.by/story/910>.
7. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ais.by/story/2722>.

Поступила 04.06.2013

ARCHITECTURAL AND COMPOSITION CONCEPT OF EMBANKMENTS IN BELARUS

G. ZAKHARKINA, I. ZENCHENKOVA

The issues connected with the organization of coastal zones in large cities of the Republic of Belarus are considered: in Minsk, Grodno, Vitebsk, etc. It is shown that it is water tourism which will influence significantly the execution of works on the improvement of the coastline, including the form of embankments, in the cities situated along waterways. At improvement of embankments one should aim at preservation of the individuality of their look, at diversity of elements and forms. It is necessary to use different materials and ways of execution of works, at the same time the created architectural and artistic image should be expressive and fit into the surrounding landscape.