

МАТЕРИАЛЫ ПО ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ТЕМЕ ДЛЯ г.МИНСКА:

"Основные аспекты генерального плана г.Минска с прилегающими территориями в пределах перспективной городской черты"

(по информации комитета архитектуры и градостроительства Мингорисполкома)

Планы перспективного развития городов принято называть Генеральными. Есть такие планы и у нашей столицы. Они периодически обновляются в соответствии с масштабом и характером исторических событий.

Так, в довоенном Генеральном плане Минска 1940 года на перспективу был запланирован рост численности населения с 250 до 500 тыс. человек. Однако в 1941-1944 г.г. население города уменьшилось до 45-50 тысяч, были полностью разрушены городской центр, железнодорожный узел, 94% всех предприятий и 80% жилого фонда.

Послевоенное градостроительное развитие по существу было направлено на создание нового города с крупными производственными комплексами, широкими проспектами и большими архитектурными ансамблями площадей. Первый послевоенный Генеральный план 1946 г. установил масштаб развития Минска к 1960 году с численностью населения 450-500 тыс. человек. В короткий срок город был восстановлен и превзошел довоенный уровень, в силу чего генеральный план дважды корректировался в 1952 и 1958 годах. В последующем он обновлялся в 1965, 1972, 1982 и 1996 годах.

Генплан г.Минска 2003 года предусматривал к 2030 году рост численности населения до 1900 тыс. человек с ежегодным приростом населения до 7 тыс. жителей и жилого фонда - до 630 тыс. м². В последующем же темпы роста столицы превысили плановые показатели и составили удвоение ежегодного прироста населения до 15 тыс. человек и ввода нового жилого фонда до 1100 тыс. м². Этим объясняется актуальность новой редакции Генерального плана г.Минска.

Новый Генеральный план г.Минска, утвержденный Главой государства в мае текущего года, закрепил важную роль в развитии системы расселения стран Европейского Союза и СНГ, Республики Беларусь, Минского региона и пригородной зоны. Развитие главных межгосударственных связей Минска в масштабе Евразийского континента сосредоточено по двум транспортно-коммуникационным коридорам: существующему - на направлении Берлин - Варшава - Москва - Нижний Новгород и строящемуся - на направлении Киев - Гомель - Вильнюс - Калининград. Замыкание в 10-15 км севернее столицы двух участков этих магистралей позволит сформировать второе транспортное кольцо в обход белорусской столицы.

Масштаб социально-экономического развития г.Минска на период до 2030 года принят в Генеральном плане с ростом численности населения до 2000,0 тыс. человек, в том числе до 2015 года - 1900,0 тысяч; занятость горожан в сфере услуг - до 65%, в сфере производства - до 35%; рост жилого фонда - до 62 000,0 тыс. м² общ. площади (прирост около 30 000 тыс.м²).

Главным ресурсом развития является резерв городских территорий, который обеспечивается землями Минского района в границах перспективного развития города. Граница установлена на рубеже 16-ти пригородных населенных пунктов как предельная величина столицы с параметрами комфортной (до 1 часа) доступности минчан на городском пассажирском транспорте центра города и мест приложения труда. На долгосрочный период развития резерв пригородных территорий составляет более 23,0 тыс. га. При этом увеличение в будущем городских территорий не изменит лидирующего положения Минска, как самой компактной европейской столицы.

Экономическим фундаментом развития Минска являются производственные предприятия и

предприятия сферы услуг. Градостроительный потенциал производственных территорий города, в случае запланированного преобразования производственно-хозяйственного комплекса столицы в комплекс нового технологического уклада, позволит вдвое увеличить число рабочих мест. Тем не менее, для размещения новых промышленных и коммунальных объектов в новых жилых районах генпланом зарезервированы более 1000 га незастроенных земель, что позволит создать рабочие места по месту жительства.

Сохранение градостроительного наследия столицы планируется с воссозданием утраченных элементов архитектурного ансамбля планировки и застройки Минска и отдельных уникальных элементов его природно-ландшафтного комплекса.

В центр градостроительной стратегии развития г. Минска поставлена **сфера жилищного строительства**, приоритетность развития которой определяется большой численностью нуждающихся в улучшении жилищных условий минчан, а также низким средним уровнем обеспеченности жилым фондом - 19,5 м² общ. пл./чел, что на 75% ниже аналогичных показателей большинства европейских столиц и на 5% ниже уровня областных городов республики.

Для развития жилищного строительства Генеральным планом зарезервированы более 17,0 тыс. га, что позволит разместить порядка 50 000,0 тыс. м² общей площади и достичь европейского уровня обеспеченности жилого фонда - более 30,0 м²/чел.

Развитие сферы обслуживания запланировано на 4-х уровнях: столичном, общегородском, районном и локальном (микрорайоном).

При этом главный акцент делается на развитии столичных функций. Для этого планируется завершить регенерацию исторических кварталов и осуществить реконструкцию на территории "центрального ядра" (земля в границах первого кольца) с увеличением социально-экономического потенциала застройки, в т.ч. путем вытеснения промышленных, складских объектов и строительства на их территориях уникальных деловых, информационных и торгово-сервисных центров. Уникальные столичные объекты будут строиться и в новых районах: на пр. Независимости - в районе Национальной библиотеки, на пр. Победителей - в районе комплекса "Минск-Арена", а также на ул. Жуковского - в районе планируемого строительства делового центра "Минск-Сити". Многофункциональные общественные комплексы планируется построить и в местах транспортно-пересадочных узлов и на въездах в город.

Развитие природно-ландшафтного комплекса обеспечит благоприятные условия для жизни и здоровья минчан. Достижение оптимальной величины ландшафтно-рекреационных территорий около 30% площади города позволит ликвидировать дефицит парковых территорий во всех районах города. До 2030 года запланировано построить новые городские и районные парки на площади более 2500 га в зоне водно-зеленого диаметра г. Минска на пойменных ландшафтах протекающей через центр города реки Свислочь, в зоне "зеленого кольца" на природных ландшафтах Слепянской и Лошицкой водно-зеленых систем, а также на периферии города в зонах природных ландшафтов городских лесов и лесопарков.

Развитие улично-дорожной сети обеспечит устойчивость будущей архитектурно-планировочной конструкции (структуры) города в целом. Будет продолжено формирование радиально-кольцевой структуры магистральных улиц и дорог.

Система улиц образует "планировочный каркас города", который будет формироваться десятью радиальными проспектами в направлении городов европейской системы расселения и четырьмя кольцевыми автомагистралями. Это обеспечит внешние связи Минска с Витебском, Борисовом, Оршей, Могилевом, Гомелем, Слуцком, Брестом, Гродно, Молодечно и Мяделем, защитит городской

центр от потоков транзитного транспорта (*I кольцо*), организует потоки транспорта центральной зоны (*II кольцо*), свяжет в целое жилые районы города (*III кольцо*) и организует потоки пригородного транспорта (*МКАД*). Пересечения всех основных магистральных улиц планируется организовать, где это возможно, в двух и более уровнях.

Совершенствование системы пассажирских сообщений запланировано из условий развития всех видов городского и пригородного пассажирского транспорта и "замораживания" растущего объема передвижений легковыми автомобилями. Большое развитие получит Минский метрополитен, общую протяженность линий которого планируется удвоить. Дальнейшее развитие получают трамвай, троллейбус и автобус. Организация пассажирских сообщений в городе железнодорожным транспортом сократит время передвижения на протяженных маршрутах и повысит комфортность поездок немалой части населения.

Следует отметить высокую значимость перспективного планирования развития столицы и большую цену возможных издержек. Так, основная часть современной улично-дорожной сети г.Минска была построена в 60-70 годы под планируемую в будущем транспортную нагрузку с уровнем автомобилизации 150-180 машин на 1000 человек, что оказалось вдвое меньше уже достигнутого сегодня уровня (около 300 машин на 1000 человек). Как следствие - "пробки" на городских улицах и автомобильные парковки на газонах дворовых территорий. Выход из такого рода ситуации требует очень большого бюджетного финансирования с наращиванием ежегодных объемов строительства и реконструкции (не менее 15,0 км улиц и 3-4 транспортных развязок), а также сдерживания роста автомобилизации на уровне 1 автомобиля на семью (порядка 380 машин на 1000 жителей). При этом дальнейший рост подвижности населения может быть обеспечен только развитием общественного пассажирского транспорта.

Генеральный план г.Минска является консолидирующим документом общего планирования, что во многом определяет многообразие и свободу выбора форм созидательной градостроительной деятельности в белорусской столице. В течение всего 2009 года его материалы рассматривались депутатами и ведущими специалистами города, области и республики, согласовывались органами государственного управления и подробно обсуждались минчанами. Сегодня можно сказать, что Генеральный план перспективного развития г.Минска стал итогом большой совместной работы проектировщиков, научных сотрудников, управленцев и горожан.