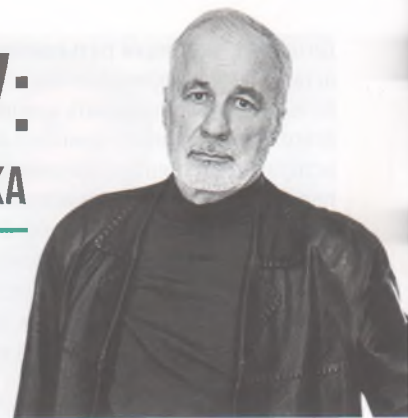


ДЗЕСЯЦЬ СТАГОДДЗЯЎ РУХУ: НАРЫС ТРАНСПАРТНА-КАМУНІКАЦЫЙНАГА РАЗВІЦЦА МІНСКА



Армэн Сардараў

Рух – неад’емная частка і ўмова жыцця чалавека. Сувязі яго са знешнім светам набываюць матэрыяльныя формы ў створаным ім асяроддзі, у тым ліку ў выглядзе шляхоў зносін. Нараджэнне і развіццё нашага горада заўсёды праходзіла пад моцным уплывам знешніх і ўнутраных транспартна-камунікцыйных шляхоў.

Узнікненне старажытнага Мінска шмат у чым вызначалася наяўнасцю рачных камунікацый. Зліццё дзвюх рэк – гэты створаны прыродай камунікацыйны вузел быў важнай умовай з’яўлення шматлікіх старажытнарускіх паселішчаў, у тым ліку нашых гарадоў – Полацка, Віцебска, Смаленска, Гародні...

Так і ў «мінскім выпадку»: першае ядро горада ўзнікае на месцы зліцця Свіслачы і Нямігі. Рэкі былі не толькі прыродай дадзенай крыніцай вады і ежы – яны ў тыя старажытныя часы злучалі тутэйшых людзей з іншымі людзьмі, з іншымі землямі, што было неабходна дзеля гаспадарчай дзейнасці і духоўна-культурнага развіцця.

Мы ведаем, што старажытнаславянская гісторыя была перадусім «гісторыяй руху», які ахапіў вялікую тэрыторыю Усходняй Еўропы, і нават сёння дакладна не вызначаны ўсе яго шляхі. Гэта быў насамрэч зыходны камунікацыйны рух плямён і народаў. Аднак вельмі паказальна, што тут, на беларускіх землях, важнымі вектарамі зыходнага камунікацыйнага руху былі таксама балтыйскі і чарнаморскі, што вызначалася прыроднымі кірункамі існуючых рэк.

Легендарны, а разам з тым гістарычна дакладны шлях «з варагаў у грэкі» станючым чынам паўплываў на лёс развіцця нашай цывілізацыі. Важна, што і калыска нашага горада цесна звязана з ім. Пра гэта небеспадстаўна сцвярджалі беларускія вучоныя: «Размяшчэнне Мінска на скрыжаванні водных шляхоў з Балтыйскага ў Чорнае мора несумненна аказвала станючы ўплыў на развіццё горада з часоў Кіеўскай Русі» [1, с. 150].



Мал. 1. Свіслач – першая галоўная камунікацыйная сістэма Мінска

Сапраўды, Свіслач праз сістэму сувязяў з іншымі рэкамі (Уша, Вілія, Бярэзіна) была звязаная з Балтыйскім і Чорным морамі, а значыць, і з іншымі цывілізацыйнымі прасторамі. Зараз нам складана ўявіць, якой чыстай і паўнаводнай у старажытныя часы была гэтая цудоўная рака (яе стан сёння – таксама вынік гістарычнага развіцця). Калісьці ў Свіслачы было шмат рыбы, нават вадзіліся асётр і бялуга. Аднак яе гаспадарчае выкарыстанне не абмяжоўвалася ловам рыбы і атрыманнем вады –

тут з часам пачалі будавацца вадзяныя млыны. Дарэчы, міфалагічны заснавальнік Менска Менеск быў, як кажа легенда, менавіта млынаром.

Выкарыстанне рэк як у гаспадарчых, так і камунікацыйных зносінах вызначыла і развіццё першых «мінскіх» сродкаў транспарту – спачатку чоўнаў-аднадрэвак, потым лодак, а пазней, магчыма, ладдзей і караблёў (мал. 1, 2). У Грамаце 1663 г. ёсць дакументальнае пацвярджэнне,



Мал. 2. Старажытны сродак транспарту – чоўна

што на рацэ Свіслач быў нават порт [2, с. 12].

Безумоўна, наяўнасць рэк абумоўлівала не толькі месца закладкі і канфігурацыю Мінскага замчышча, але і першыя напрамкі планіровачнага развіцця горада – узвядзенне дамоў уздоўж рачных берагоў. Яшчэ на гэтай, пачатковай стадыі горадабудаўнічага генезісу геаметрычны малюнак першых вуліц вызначаецца іх абрысамі. Што пацвярджаецца археалагічнымі даследаваннямі: «Одной из древнейших улиц Минска по традиции считают Немигу. Она шла вдоль берегов одноименной речки и известна в источниках с XVI в.» [3, с. 79]; «Поселения жались к Свислочи и к нижнему течению Немиги, и только позже окраины города распространились на соседние Троицкую и Козьмодемьянскую горы» [4, с. 83]. Такім чынам, мы з пэўнай дакладнасцю можам гаварыць пра рачныя камунікацыі як першыя прыродныя мадэлі горадабудаўніцтва, праформы планіровачнай структуры нашага горада.

Далейшае развіццё структуры вуліц звязана не толькі з напрамкамі знешніх шляхоў ад ядра горада, але і з формамі збудаванняў, архітэктурай жылых дамоў, структурамі двароў і канструкцыямі пабудоў. Аднак асноўным прасторавым фактарам усё ж з'яўлялася тое, што «...все основные улицы, подходившие к детинцу и торгу, имеют своим продолжением дороги, связывавшие Минск с другими населенными пунктами» [5, с. 204]. На гэта ўказвае і тапаніміка старажытных вуліц Мінска: Ракаўская, Заслаўская, Лошыцкая, Барысаўская і інш. Такім чынам, падкрэслім: яшчэ з часоў даўніны пачаўся той лёс горада, які прайшоў скрозь стагоддзі, – быць транспартным, камунікацыйным вузлом не толькі ўнутраных, але і знешніх шляхоў зносін.

Гэтыя ўнутраныя (кароткія) і знешнія (працяглыя) шляхі стваралі ўмовы для фарміравання матэрыяльных асаблівасцяў у планіроўцы – размяшчэнне ў цэнтры рынкавых, гандлёвых плошчаў.

Спачатку ў Мінску гэта былі Ніжні (Стары) і Рыбны рынкі, а потым Верхні (Новы) рынак на Траецкай гары. Сюды



Мал. 3. Добраўпарадкаванне Мінска – падзел пешаходаў і транспартнага руху ў XIX ст.

сходзіліся вуліцы, тут жылі людзі, тут ажыццяўляўся абмен не толькі гаспадарчы, эканамічны (гандлёвы), але і інфармацыйны, рэлігійны, палітычны.

На другім этапе камунікацыйнага развіцця Мінска асноўным відам транспарту пасля рачнога становіцца транспарт сухапутны – конны: гужавы, уючны, верхавы. Цікава, напрыклад, што пры археалагічных раскопках Мінскага замчышча ў пласце XII ст. былі знойдзены дзве дубовыя восі і частка кола са ступіцай ад воза [5, с. 283]. Гэтыя сродкі транспарту, а таксама ўмовы іх ужывання патрабавалі пэўных элементаў добраўпарадкавання гарадскіх вуліц: вызначэння іх шырыні і канструкцыі, пакрыцця. З археалагічных даследаванняў вядома, што шырыня вуліц хісталася ў асноўным ад 2,5 да 5 м [6, с. 58]. Асноўным тыпам машчэння мінскіх вуліц быў драўляны накат – бярвенні ўкладваліся шчыльна паверх лагаў і прагонаў – гэтага патрабавалі ўмовы высокай вільготнасці глебы. Цікава, што канструкцыйна машчэнне вуліц было не залежным ад агульнай забудовы, але ў асобных выпадках звязвалася з ніжнімі вянцамі дамоў.

Развіццё тэхналогій (мураванае будаўніцтва) прывяло да таго, што з XVI ст. у Мінску пачалі ўжываць тэхніку брукавання вуліц, а ўжо ў XIX ст. гэта быў пануючы від добраўпарадкавання. Аб гэтым, напрыклад, пісаў П.М. Шпілеўскі: «...улицы довольно гладко вымощены камнем и содержатся очень опрятно» [7, с. 131]. У XIX ст. рух на вуліцах Мінска

ўжо прынцыпова падзяляецца на транспартны і пешаходны. На старых фотаздымках мы бачым, што праезная частка вуліцы аддзелена ад тратуараў кюветамі, праз якія перакідваюцца невялікія масткі (мал. 3). Гэта значны крок у арганізацыі транспартна-камунікацыйнай прасторы.

Зразумела, што вулічны рух быў не толькі ўнутрыгарадскім. Вялікае Княства, а потым Рэч Паспалітая як дзяржавы імкнуліся да таго, каб арганізаваць міжнародны і дзяржаўна-паштовы транзітны рух. І яны таксама праходзілі праз Мінск, арганізаваліся тутэйшымі ўладамі і жыхарамі. У Статутнай грамаце караля Сігізмунда II Аўгуста ад 4 студзеня 1588 г. гаварылася аб тым, што жыхары Мінска павінны даваць «подводы послам і гонцам господарским, а панов рад и владникам в м. украинских и чужеземных» [8, с. 268]. Знешнегандлёвы, купецкі рух рэгуляваўся і тым, што ў гарадах будаваліся вялікія мытні – каморы. Камунікацыйнае значэнне Мінска падкрэсліваецца фактам наяўнасці тут каморы, як і ў такіх цэнтрах дзяржаўнасці, як Вільня і Навагрудак. А ў 1717 г. была ўведзеная спецыяльная пошта з Вільні праз Мінск і Магілёў да мяжы з Расіяй [9, с. 102]. Фактычна конны транспарт у Мінску дамінуе на працягу амаль што 8 стагоддзяў (мал. 4–6).

Рэйкавы транспарт з'яўляецца ў Мінску ў XIX ст. Спачатку гэта конка – вагончык на рэйках на галоўнай вуліцы, а потым ужо чыгунка (мал. 7).



Мал. 4. Конь вырашаў транспартныя праблемы амаль 8 стагоддзяў (з Радзівілаўскага летапісу)



Мал. 5. Воз (калёсы) – галоўны сродак гужавога транспарту

Чыгунка, якая ў сярэдзіне XIX ст. у Расійскай імперыі была найбольш перадавым сродкам руху, яшчэ раз падкрэслівае ролю Мінска як галоўнага транспартнага вузла тагачаснай дзяржавы. Тут будуюцца дзве галоўныя чыгункі Расійскай імперыі – Маскоўска-Варшаўская (1871 г.) і Лібава-Роменская (1873–1879 гг.). У Мінску ствараюцца не толькі працяглыя рэйкавыя камунікацыйныя сістэмы, але і інфраструктура: дэпо, вакзалы, вакзальныя плошчы. Такім чынам адбываецца яшчэ адзін транспартны пераварот, які найпрост уплывае на планіровачную інфраструктуру Мінска (мал. 8).



Мал. 7. Першы рэйкавы транспарт – конка



Мал. 6. Пралёткі на вуліцах Мінска (фота XIX ст.)

Трэба адзначыць, што шматузроўненасць – падзел транспарту на розных узроўнях руху вядомая яшчэ са старажытнасці. Ужо першыя масты праз Свіслач з часоў сярэднявечча забяспечвалі камунікацыйны рух як рачнога, так і коннага транспарту і пешаходаў.

У «чыгуначны» перыяд развіцця ў Мінску будуюцца першыя вядукі – маставыя пераходы, якія падзяляюць па ўзроўнях рэйкавы, гужавы і пешаходны рух (Заходні мост).

Наступны перыяд транспартна-камунікацыйнага жыцця Мінска пачынаецца ў XX ст., што цалкам звязана са з'яўленнем аўтамабільнага транспарту. Калі колькасць аўтамабіляў да Першай сусветнай вайны была вельмі невялікай, то паміж сусветнымі войнамі яна становіцца адметнай, а ўжо з другой паловы XX ст. і да канца яго – нават бурнай і манапольнай. Аўтамабільны рух пачынае змяняць умовы жыцця людзей – прасторавыя, сацыяльна-эканамічныя і экалагічныя. Трэба, безумоўна, адзначыць вялікую станоўчую ролю гэтага сродку транспарту. Па-першае, змяняецца хуткасць жыцця – чалавек здольны апынуцца ў розных мясцінах больш хутка, наведзець больш людзей, атрымаць больш інфармацыі, давезці больш грузаў. Гэта тычыцца ўсіх бакоў эканамічнага і сацыяльнага жыцця, духоўна-культурных узаемадачынненняў.

Аднак спачатку і на працягу даволі вялікага часу не існавала разумення, што аўтамабіль – іншы транспартны сродак руху ў параўнанні з конна-гужавым. Таму ў планіровачным



Мал. 8. Чыгуначны вакзал (Аляксандраўскі) у Мінску

сэнсе горад не змяняе свой агульны выгляд – гэта тыя ж схемы «вуліца – забудова», толькі забудова можа быць стужкавай ці кварталнай. Больш дакладна падзяляюцца транспартныя і пешаходныя зоны, бо гэты сродак транспарту хуткасны і небяспечны для людзей. Пачынаюцца з часам будавацца скрыжаванні вуліц на розных узроўнях. Наогул, вельмі важна, што транспартная праблема становіцца асобнай часткай праектных і навукова-праектных распрацовак. Значную дзейнасць па гэтых тэмах вядуць «Мінскінжпраект», «Мінскпраект», «БелНДІПгорадабудаўніцтва», «Мінскградо». Але... 17 гадоў XXI стагоддзя прыводзяць нас да сапраўды крызіснай сітуацыі.

Што мы маем зараз з пункту гледжання чалавек – аўтамабіль? Першая і галоўная выснова – колькасць безумоўна перайшла ў якасць. Маецца на ўвазе колькасць транспартных сродкаў і якасць жыцця. Сёння ў Мінску пры колькасці насельніцтва каля двух мільёнаў жыхароў і прыездных мы маем амаль што мільён (таксама мясцовых і транзітных) аўтамабіляў (мал. 9–11).

Гэта спарадзіла наступныя вялікія праблемы:

- **Прасторавая.** Больш за траціну плошчы гарадскіх тэрыторый ужо эксплуатаецца аўтамабільным транспартам (вуліцы, праезды і паркоўкі).



Мал. 9. Сучасны аўтамабільны рух на пр. Незалежнасці

- **Экалагічная.** Навуковыя даследаванні дакладна выявілі, што 60–70% небяспечных для здароўя чалавека выкідаў у атмасфернае паветра выклікана працай аўтамабільных рухавікоў. Сярод шкодных рэчываў – вуглякіслы газ, бензапірэн і дыяксід азоту.

Вялікая і трагічная памылка заключаецца ў тым, што мы да сённяшняга часу не разумеем, што аўтамабіль павінен змяніць цалкам падыход да горадабудаўнічага планавання. Прастора для руху

і стаянак аўтамабіляў павінна быць адзеленай ад жыццёвага асяроддзя чалавека. Гэта датычыцца не толькі кварталаў новай забудовы, але і прыняцтовай рэканструкцыі існуючых. Напрыклад, пачынаючы з XIX ст. галоўнай транспартнай артэрыяй Мінска з’яўляецца напрамак Усход – Запад з яго Губернатарскай вуліцай (сёння пр. Незалежнасці). Але вуліца, якая зараз лічыцца архітэктурным шэдэўрам, помнікам культурнай спадчыны, ужо не можа быць адэкватным транспартным маршрутам. На жаль, даводзіцца



Мал. 10. Аўтамагістралі і паркоўкі на мінскіх вуліцах XXI ст.



Мал. 11. Паркоўка на пр. Пераможцаў

цытаваць сваю працу 40-гадовай (!) даўнасці: «Центральное пересечение города должно осуществляться независимой городской артерией с минимальным количеством пересечений с другими улицами (через 800–1000 м). ...Необходимость такой транспортной магистрали, видимо, уже назрела для г. Минска» [10, с. 117].

Так, безумоўна, трэба прызнаць, што і зараз мы не маем у Мінску ніводнай хуткаснай аўтамагістралі (freeway – англ.), аддзеленай ад людзей і забудовы. Мы забываемся, што перасячэнні ў выглядзе аднаўзроўневых скрыжаванняў, дзе аўтамабілі спачатку спыняюцца, а потым зноў стартуюць, павялічваюць шкодныя для здароўя аўтамабільныя выхлопы яшчэ на 40%. Менавіта так бачыцца сённяшняя транспартна-камунікацыйная праблема Мінска. І нават такі глыбокі і дасканалы дакумент, як генплан сталіцы, не дае прыкладаў і прапанов па будоўлі хуткасных гарадскіх дарог, якія б мелі мінімальную колькасць выхадаў-уваходаў, забяспечвалі б няспыннасць і небяспечнасць руху і прасторава былі б аддзеленыя ад жыллёвых і грамадскіх зон (мал. 12).

І на заканчэнне нарыса зноў цытата. На гэты выпадак з сучаснага дакументу ААН: «В городах, ориентированных на личный автотранспорт, более

высокая загруженность дорог, а также больше ущерб, наносимый здоровью выбросами, смогом и другими загрязнителями воздуха, равно как и сидячий образ жизни» [11, с. 54].

ВЫСНОВЫ

Транспартна-камунікацыйнае развіццё, змена сродкаў транспарту актыўна ўплывае на:

- планіровачную структуру горада (з'яўленне і рост працягласці вуліц, з'яўленне траспартна-пешаходных вузлоў і інш.);

- якасць гарадскіх структур (габарыты, добраўпарадкаванне).

Змяняюцца прасторавыя ўзаемадачыненні чалавека і сродкаў транспарту: спачатку дамінаванне першага, потым баланс, зараз выцясненне чалавека аўтамабілем.

Патрабуюцца хуткія неадкладныя мерапрыемствы па вяртанні гэтага балансу. У «мінскім» выпадку – гэта будаўніцтва аўтамабільных дарог новага тыпу, пашырэнне рознаўзроўневасці чалавека і аўтамабіля.

ЛІТАРАТУРА

1. Штыхаў, Г.В. Ажываюць сівыя стагоддзі. – Мн.: Нар. асвета, 1982.
2. Копыцкий, З.Ю. Социально-политическое развитие городов Белоруссии в XVI – перв. пол. XVII в. – Мн.: Наука и техника, 1975.
3. Штыхов, Г.В. Города Полоцкой земли (IX–XIII вв.). – Мн.: Наука и техника, 1978.
4. Очерки по археологии Белоруссии. Ч. II (под ред. Г.В. Штыхова и Л.Д. Поболя). – Мн.: Наука и техника, 1972.
5. Загорулский, Э.М. Возникновение Минска. – Мн.: Изд. БГУ, 1982.
6. Археология Беларуси. У 4 тамах. Т.4: Помнікі XIV–XVIII стст. (пад рэд. В.М. Ляўко і інш.). – Мн.: Бел. навука, 2001.
7. Шпилевский, П.М. Путешествие по Полесью и Белорусскому краю. – Мн.: Беларусь, 2004.
8. Белоруссия в эпоху феодализма. Т. I, II. Документы и материалы. – Мн.: Изд-во АН БССР, 1959, 1960.
9. Сыракомля, Уладзіслаў. Мінск. Беглы агляд сучаснага стану Мінска. – Мн.: Голас Радзімы, 1992.
10. Сардаров, А.С. История и архитектура дорог Белоруссии. – Мн.: Вышэйшая школа, 1978.
11. Городское планирование для руководителей городов. Справочник. 9-е изд. – ООН-Хабитат, 2013.



Мал. 12. Рашэнне хуткасных гарадскіх дарог у Токіо