

в результате промышленного роста города и организации жилого массива в западном направлении вокзал оказался вклинившимся в селитьбу, а железнодорожные пути рассекли ее. Это создало определенные неудобства для жителей нового жилого района города к западу от железнодорожной станции. Также ухудшился эстетический облик города при подъезде к нему по железной дороге. Положение станции Новгород и подъездных путей стесняло развитие города и затрудняло застройку прилегающих жилых районов.

Новгород, расположенный на судоходной реке, обслуживается и водным транспортом. Через Волхов осуществляется связь Новгорода с Ладожским озером и далее, через Неву, с Ленинградом, через Свирь с сетью водных путей северных областей — с Белым морем и через Волго-Балтийский водный путь — с Поволжьем.

Грузовые причалы и другие портовые сооружения до недавнего времени располагались на Софийской стороне в центре Новгорода. В 1989 г. в связи с окончанием строительства нового речного порта на Торговой стороне они переносятся в район Деревяниц, к северу от жилой застройки.

В живописной местности у озера Мячино расположен Новгородский аэропорт. По генплану 1966 г. территорию аэропорта намечается использовать под жилую застройку, а аэропорт вынести за пределы городской черты. Новый аэропорт строится к северу от Новгорода, в районе поселка Кречевицы.

Для основной зоны отдыха и общегородского парка отведены обширная территория вдоль Волхова, по его левому берегу, вплоть до д. Юрьево, и далее участок Перынского скита с выходом к озеру Ильмень. Наличие здесь водоема — озера Мячино представляет возможность организации разнообразного отдыха, а также занятий водным спортом.

Однако работы по благоустройству территории, отведенной под зону отдыха, до сих пор не ведутся.

Таким образом, функциональная структура сложившейся городской территории в основном отвечает современным требованиям градостроительства.

Решающее значение для системы организации городского движения в Новгороде имеют такие факторы, как деление города рекой Волхов на две части, протяженность территорий вдоль реки, необходимость сохранения сложившейся структуры уличной сети, особенно в исторической части города.

Еще по генплану 1945 г. предполагалось вынести за пределы Новгорода транзитное движение, построить мост через Волхов за бывшим Антониевым монастырем. До войны движение автомобильного транспорта по магистралям Ленинград — Москва и Москва — Псков осуществлялось через центр города — кремль. Это отрицательно сказывалось на безопасности движения, санитарно-гигиеническом состоянии города. Страдали уникальные памятники архитектуры, затруднялось их обозрение. Вот почему вынос транспорта за пределы кремля имел принципиальное значение в системе организации транспортных магистралей.

Для связи обеих частей города в 1954 г. рядом с временным деревянным был построен мост по оси засыпанного Федоровского ручья (авторы проекта В. В. Павлушин и Г. Д. Попов). Его быки сооружены из бетона, по быкам положены металлические балки. Построен он был оригинальным способом. На прибрежной территории Софийской стороны собирались металлические конструкции и по мере их наращивания лебедками, установленными на Торговой стороне, втягивали на быки. С построенной моста автотранспорт как транзитный, так и городской движется в обход кремля.

Городское движение, так же как и транзитное, в центральной части города проходит по жилым улицам, являющимися в силу сложившихся обстоятельств магистралями центра, что отрицательно сказывается и на самой организации движения, и на безопасности пешеходов, и на санитарно-гигиенических условиях.

В 1978 г. был сдан в эксплуатацию второй мост за бывшим Антониевым монастырем, проект которого выполнен коллективом Ленгипротранс под руководством главного инженера проекта Е. М. Смирновой. В отличие от старого новый мост запроектирован и осуществлен в железобетонных конструкциях. Шесть высоких быков поддерживают балки криволинейного очертания. Мост соединил обе стороны города в районе Колмово. По нему стало осуществляться движение грузового автотранспорта, минуя центральную часть города. А с постройкой моста через реку Волхов в районе поселка Подберезье движение транзитных автомашин по автотрассе Москва — Ленинград производится далеко за пределами города. Таким образом исключено прохождение транзитного автотранспорта через Новгород.

Протяженность улиц и дорог в пределах городской черты составляет около 200 км, из которых на селитебные территории приходится 112 км. Главными городскими магистралями в сложившейся части города являются проспекты В. И. Ленина, Карла Маркса, Мира, Гагарина, улицы Льва Толстого, Советская, Ленинградская, Псковская, Октябрьская, Ломоносова и кольцо вокруг кремля (улицы Горького и Мерецкова).

Проспект Карла Маркса, улицы Льва Толстого и Советская соединяют железнодорожный вокзал и автобусную станцию с центром города. Ленинградская улицей промышленный район связывается с селитебной территорией. Псковская улица соединяет обширный район жилой

застройки с центром города. Полукольцо вокруг кремля принимает транспорт с примыкающих радиальных улиц Софийской стороны.

Проспект В. И. Ленина служит основным связующим звеном на Торговой стороне и ведет к городскому парку «XXX лет Октября» и далее в Деревяницы. Проспект Гагарина выводит на Московское шоссе. Проспект Мира и улица Ломоносова, являющиеся главными улицами Западного жилого массива, соединяют Григоровское шоссе с Нехинской улицей, а также юго-западный промышленный район с северо-западным.

С целью разгрузки центральной части города созданы две магистрали для транзитного транспорта. Одна из них от моста идет до Дмитриевской улицы и далее выходит на Ленинградскую через площадь Строителей. Открыта дорога для движения в 1969 г. Вторая — Октябрьская — соединяет Нехинское шоссе через Вокзальную площадь с Ленинградской улицей. В 1983 г. в целях улучшения условий движения по Псковской улице устроено продолжение улицы Октябрьской в южном направлении с выходом на Псковскую улицу.

В связи с тем, что при восстановлении города поперечные размеры некоторых улиц центра остались такими же, какими они сложились в конце XVIII — начале XIX в., пришлось организовать одностороннее движение на улицах Лермонтовской, Некрасова, Льва Толстого, Советской, хотя имелись возможности для их расширения.

С увеличением потока транспорта в Новгороде встала задача такой организации сети городских дорог, при которой магистрали местного значения, обслуживающие прилегающие к ним жилые районы, были бы отделены от магистралей для транзитного движения.

Генеральным планом 1966 г. транспортные магистрали Новгорода подраз-

турного облика. Возведенные на проспекте жилые 9-этажные дома не увязаны с композицией всей улицы и кажутся случайными в ее застройке.

Завершается формирование облика главной магистрали Западного жилого района — проспекта Мира. Он спроектирован в соответствии с современными градостроительными требованиями и застраивается 9—12-этажными жилыми домами. Проспект достаточно широк и отвечает потребностям организации транспортного движения, соединяя Григоровское шоссе с Нехинским, северо-западный промышленный район с юго-западным.

В архитектуре Новгорода существенную роль играет застройка набережных. Неповторимо красив левый берег Волхова, где размещается кремль. Террасообразная застройка правого берега, повышающегося в сторону проспекта В. И. Ленина, замыкается силуэтами памятников архитектуры Торговой стороны.

Застройка Софийской набережной, расположенной на Софийской стороне, началась вскоре после освобождения Новгорода. Вопреки генеральному плану, предусматривавшему вынос судоремонтных мастерских, пивоваренного завода, они были восстановлены на прежних местах. Северная часть прибрежной территории стала использоваться для размещения грузовых причалов, складов, промышленных предприятий, что надолго затормозило превращение прибрежной территории в прогулочную набережную. Лишь в 1979 г. начались работы по благоустройству небольшого участка набережной в районе моста Александра Невского.

В связи с завершением строительства городского театра благоустраивается прилегающий к театру участок набережной с устройством сходов к реке. По замыслу автора проекта (гл. архит. проекта В. А. Сомов), здание решено в ори-

гинальных формах, когда все фасады являются главными. Многоярусная композиция объемов театра, членение фасадов своеобразными лопатками-стенами, арками и полуарками, по мнению автора, навеяны новгородским зодчеством. Четырехугольный в плане объем театра поставлен необычно — углами к улице Дмитриевской и к Волхову, что вряд ли следует признать удачным решением.

Здание театра получилось громоздким, его архитектура вошла в противоречие с архитектурой сложившейся застройки и диссонирует с исторической средой. Детали фасада гипертрофированы, немасштабны элементы внешнего благоустройства.

В 1983 г. завершился конкурс на разработку эскизного проекта планировки и застройки прибрежной территории между улицей Дмитриевской и Софийской набережной, от моста Александра Невского до земляного вала. По конкурсному проекту, удостоенному премии (авторский коллектив под руководством И. И. Кушнера), на месте свободных территорий судоремонтных мастерских и пивоваренного завода намечено развитие общегородского центра, гостиницы «Интурист». Гостиница своим главным фасадом будет обращена к реке. В плане она примет форму замкнутого четырехугольника, внутри которого предусмотрен ресторан.

В основу планировки положен принцип продолжения исторически сложившейся структуры улиц с организацией их выхода к реке Волхов и включение ее в архитектурный пейзаж прилегающих улиц и набережной. Планируется район из четырех четких по функциональному назначению зон. В зону военно-патриотического воспитания подростков включаются: клуб юных моряков, спортзал, реконструируемый из существующего цеха, зал «Школьники — герои Великой Отечественной войны», штаб игры «Зарница» и зал встречи с ве-

теранами войны и труда. Вторая зона включает молодежный центр, куда входят дворец бракосочетания, кафе, танцевальный зал, спортивный зал, дискотека, гостиница и отделение «Спутник». Третий квартал полностью занимает театр, четвертый — гостиница «Интурист».

В проекте недостаточно учтено сохранение исторических зданий. На первом этапе проектирования и застройки данной территории предполагается провести лишь работы по благоустройству и созданию спортивных площадок.

Вдоль набережной запроектирована парковая зона с центральной прогулочной аллеей, имеющей продолжение под мостом в сторону кремля. В парковой зоне находится аллея Героев с площадью Героев, в центре которой устанавливается монумент, отображающий трудовую доблесть народа.

К югу от моста Александра Невского, напротив кремля и Кремлевского парка, сохранился естественный ландшафт. Проектировщики Ленгипроречтранс (гл. инж. Б. А. Горшков) предусматривают создание на этом участке откосной набережной и прогулочной аллеи. На террасах намечается разместить летнее кафе, цветники. Сохраняется пляж. Собственно говоря, вся территория рассматривается как часть Кремлевского парка с просторными полянами, свободно направленными дорожками. На выходе рва намечено устройство бухт с лодочными станциями.

В дни празднования 30-летия освобождения Новгорода от немецко-фашистских захватчиков, в 1974 г., был открыт монумент Победы на Екатеринбургской горке (авторы: скульптор Г. Нерода, архитектор А. Душкин, соавтор А. Филиппова). Высотная композиция монумента нарушила восприятие силуэта кремля. На низком художественном уровне была выполнена скульптура воина на коне. В целом монумент является творческой неудачей авторов.

В послевоенные годы застройка прибрежных территорий была сосредоточена на набережной Александра Невского, на правом берегу реки Волхов. В 1949 г. восстанавливаются здание гостиницы «Ильмень», а также другие сохранившиеся «коробки».

В 50-е годы реконструируется баня (автор проекта — архит. И. И. Кушнир). Был пристроен 2-этажный объем с четырехколонным портиком.

В 1952 г. архитектором М. М. Шиловой разработан проект восстановления бывшего Путевого дворца под Дом культуры. При проведении строительных работ фасады не менялись. Одновременно благоустраивается территория, прилегающая к набережной, восстанавливается металлическая ограда. В начале 50-х годов по проекту архитектора Р. Ф. Шафрановского строится водно-гребная база, которая впоследствии расширяется архитектором В. Е. Гревцевым.

Много дебатов вызвало проектирование гостиницы «Россия» на 330 мет на набережной Александра Невского, вблизи Ярославова дворища. Гостиница находится на ответственном участке. С водных просторов истока Волхова открывается обширная панорама города. Поэтому своевременными оказались меры по понижению высоты гостиницы до трех этажей, хотя первоначально вынашивались идеи и разрабатывались эскизы 8-этажной точечной гостиницы, затем 4-этажной протяженной.

Речной фасад гостиницы решен лоджиями, с которых открывается вид на кремль, Юрьево и другие памятники архитектуры. В то же время посредством лоджий объем гостиницы как бы смягчает переход к волховским просторам.

Здание гостиницы напоминает замкнутый треугольник, что запроектировано специально в целях организации впоследствии музейной экспозиции найденных здесь археологами остатков Готского двора. Интересы архитектуры и ар-

