

Города, обладающие статусом центра, имеют весьма сложную структуру, развитие и преобразование которой жизненно важно не только для функционирования самого города, но и для удовлетворения потребностей прилегающего района. Разработка предложений по оптимизации планировочной и композиционно-пространственной организации городов-центров актуальна для градостроительного развития и проектирования большинства городов Беларуси.

#### **Список цитированных источников**

1. Клевко Э.Н., Баскова Л.С., Семенкевич Д.И. Малые города Беларуси. Пособие проектировщику / Минстройархитектуры РБ: УП БЕЛНИИПГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА. - Мн., 2006 - 25 с.

2. БелНИИПГрадостроительства – «Рекомендации по совершенствованию территориальной организации белорусской ССР. Формирование единых транспортных систем городов и тяготеющих к ним районов» - Минск 1986 – 23с.

3. БелНИИПГрадостроительства – «Рекомендации по совершенствованию территориальной организации белорусской ССР. Архитектурно-планировочная организация городских поселений БССР» - Минск 1986 – 16с.

УДК 712.4

**Пузеев А.А., Малков И.В.**

### **СРЕДСТВА ФОРМИРОВАНИЯ ИНДИВИДУАЛЬНОГО ОБЛИКА МАЛЫХ ГОРОДОВ ВОСТОЧНОЙ ЧАСТИ БЕЛОРУССКОГО ПОЛЕСЬЯ НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ПЕТРИКОВА**

Тема малых городов в последнее время довольно часто поднимается как в узкоспециализированной среде архитекторов-градостроителей, экономистов, социологов и иных специалистов, так и в обществе Республики в целом. Основной лейтмотив - повышение качества среды для жизнедеятельности и развития населенных пунктов, т.к. они (малые города) являются значимыми сегментами в государственной градостроительной политике. Данная работа направлена на выявление отдельных специфических градостроительных приемов, характерных для планировочных каркасов малых населенных пунктов восточной части белорусского Полесья.

Выводы, сделанные в данной работе, с поправкой на местные условия, справедливо применить и на другие малые населенные пункты Республики, расположенные в иных историко-культурных регионах.

Для анализа выбран город Петриков, как наиболее типичное для региона малое городское поселение. Численность его населения (по данным на 1 января 2015 года составляет 10363 чел.), что является средним для малых городов. Он является административным центром одноименного района. Расположен рядом с крупными транспортными артериями (автодорога Гомель-Кобрин, железная дорога и река Припять). Тяготеет к крупному городу (к Мозырю), сохраняя устойчивую связь с соседними районами – Житковичским и Лельчицким. Город обладает потенциалом к развитию экономической базы за счет местных ресурсов.

Градостроительный каркас городов складывался исторически на протяжении длительного времени под влиянием естественных факторов: рельеф, водные источники – реки, озера, протоки, лесные массивы; и антропогенных – прокладка железнодорожных веток, автомобильных трасс, дублирование линий оборонительных укреплений и другие. Особенно четко антропогенная составляющая проявляется в регулярной планировке. Регулярность улично-дорожной сети населенные пункты на протяжении развития получали в ходе коренных преобразований, связанных с масштабными строительными работами общегосударственного уровня – решение вопросов безопасности, путем превращения населенного пункта в укрепленный оборонительный оплот региона, прокладка железной дороги или почтового тракта (автомобильного шоссе).

Проследим трансформацию и развитие городской структуры Петрикова по военным топографическим картам разных времен. Такой анализ не даст полной картины, т.к. это не подробные схемы планировок населенного пункта, но общие черты и направления, а также площадь, занимаемую городом, можно определить и оценить. Также, данные карты отражают основные направления межселенных связей: дорог, железных дорог, речных пристаней, ландшафтно-географических предпосылках развития города в том или ином направлении.

Для анализа развития города возьмем четыре разновременные схемы (см. рисунок 1):

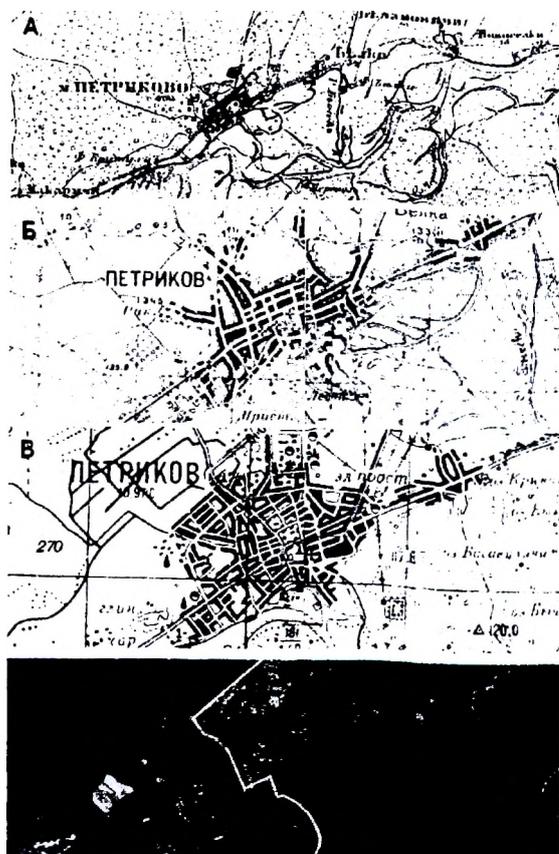
1. С топографической карты Минской губернии Российской Империи (карта напечатана в июле 1911 года, рекогносцировка выполнена в 1866 году). Планировку города, согласно рекогносцировке можно принять, как относящуюся к 1866 году. (Рисунок 1а);

2. С топографической карты 1931 (Рисунок 1б);

3. С топографической карты 1984 года с исправлениями и дополнениями на 1990 год. Планировку можно условно принять соответствующей 1990 году (Рисунок 1в);

4. Со спутникового снимка (современное состояние) (рисунок 1г);

Первая схема города представлена на топографической карте Минской губернии – местечко Петриково имеет вытянутую в плане форму, развитую вдоль реки Припяти с запада на восток. В черте местечка ярко выражена центральная площадь, сформированная на пересечении основных улиц, переходящих в почтовые дороги. Второй осью является направление север-юг, через речную переправу (к местечку Скрыгалово). На 1886 год в Петрикове наличивается 113 дворов, 596 жителей, православная церковь, римо-католический костел, 3 синагоги, школа, больница и 2 лавки. На схеме явно читается деление города на 2 части – расположенную на плато с регулярной планировкой улиц, и район у подножия, где главные направления ориентировано по рельефу.



А) – схема города с топографической карты Минской губернии Российской Империи (1911 год).

Карта взята с интернет-источника:

<http://www.efomesto.ru/map/online/shubert/19/map/19-7-1.png>;

Б) – схема города с топографической карты 1931 года.

Карта взята с интернет-источника: [http://orda.of.by/.map/?52.126669,28.504226&m=rkka/14&poi=gb/h](http://orda.of.by/.map/?52.126669,28.504226&m=rkka/14&poi=gb/h;);

В) – схема города с топографической карты 1990 года. Карта взята с интернет-источника:

[http://orda.of.by/.map/?52.126669,28.504226&m=e/13&poi=gb/h](http://orda.of.by/.map/?52.126669,28.504226&m=e/13&poi=gb/h;); Г) – схема города на современном этапе

развития (фотография со спутника). Изображение взято

с интернет-сайта: <https://maps.yandex.ru/?ll=28.501989%2C52.127726&z=14&l=sat%2Cskl>

**Рисунок 1 – Схемы планировок города Петрикова в исторической перспективе**

Вторая схема дает представление о городе в довоенное время. Город начинает приобретать современные очертания. Регулярная планировка верхнего яруса получила свое дальнейшее развитие. Четко сформированы основные широтные улицы города – современные ул. Коммунальная, Ленинская, Володарского и иные, главная широтная – улица им. Карла Маркса и параллельная ей – имени Пушкина. Начинает закладываться улица Муляровская. Основное развитие города идет в северо-западном направлении. Современный центральный комплекс еще не сформирован. Видны очертания парка на месте бывшей экономии владельцев города. В центральной части густая сеть улиц оформила деление территории на довольно мелкие кварталы с размерами от 60х60 метров до 150х70 метров. Чем дальше от центра, тем размеры становятся больше, а точнее длиннее. Глубина примерно постоянна (два участка). Как правило, довоенные жилые дома располагались вдоль улиц, а все хозяйственные постройки и огороды находились в глубине участков. Основная масса селитбы – деревянные срубы. Каменные постройки единичны и представлены в основном культовыми и общественными зданиями. Производственные площадки - кирпичный завод, пилорама, артель по строительству барж- расположены в нижней части города, рядом с пристанью. Границы города протирались от улиц Бумажкова, Коммунальной, Пушкина на юго-западе, до начала улицы Муляровской на северо-востоке. Северная граница не доходила до современной улицы Базарной.

Третья схема дает обобщенное представление о полувековом этапе развития города (начиная с 1945 года до распада СССР). Город достиг современных границ. Его развитие шло в северо-западном, западном и восточном направлениях. Окончательно оформился градостроительный каркас с веерно-полукольцевой схемой улиц и дорог. Сформировался центр города, его основные микрорайоны и производственные площадки. Создан весь спектр социально-бытового и культурного обслуживания населения. Укрупняется членение городской ткани. Жилые микрорайоны в центре города застраиваются среднеэтажными жилыми домами. Размеры кварталов увеличиваются до 200х200 м. Жилая застройка ведется по периметру с заполнением внутреннего пространства объектами соц-культ. быта: детские садики, магазины, рынок. Вся застройка представлена типовыми проектами. Формируются отдельные специфические центры притяжения населения: лечебно-поликлинические комплексы, учебные заведения и прочее.

Современный город развивается по разработанной за вторую половину XX века модели в тех же направлениях. Развитие производства в городе теперь завязано, в большей степени на железнодорожном и автомобильном транспорте, что сказалось на размещении крупных предприятий (Петриковский керамзитовый завод) рядом с поселком Муляровка. Речному пути отводится более рекреационная и туристическая функция. Особое внимание уделяется формированию неповторимого и запоминающегося облика города. Общественные и административные здания подвергаются реконструкции, в процессе которой приобретают индивидуальные черты (см. рисунок 2). Изменился подход к формированию селитьбы. Еще во второй половине XX века новые жилые образования возводились либо на свободных территориях, либо в зоне существующей застройки с заменой усадебной селитьбы на многоквартирную. Застройка велась квартално и приобретала законченный вид. Современное жилищное строительство в основном представлено единичными проектами в существующей застройке, либо завершением освоения строительных площадок и резервных территорий, начатых еще в союзное время. Спад жилищного строительства в основном связан с ухудшением демографической ситуации в регионе.

Многие малые города, получив статус городского поселения в силу социально-экономических и демографических причин, не смогли окончательно сформировать целостную городскую градостроительную структуру. Изменив свой статус с местечкового или сельского (Петрикову городской статус присвоен лишь в 1938 году), населенные пункты, на значительной части своей территории, сохранили старую трассировку улиц, качество и плотность застройки, инженерную инфраструктуру, принцип ведения хозяйства на прежнем уровне. Функционирование многих градостроительных единиц (улиц, кварталов и другие) продолжается по «сельскому» образцу. Во-первых, это связано с большим количеством частной усадебной застройки в структуре населенных пунктов. Во-вторых, со спецификой уклада жизни местного населения, для которого характерно активное ведение сельского хозяйства на приусадебном участке. В-третьих, с социально-демографическим и экономическим состоянием региона и государства в целом, а также с иными факторами.

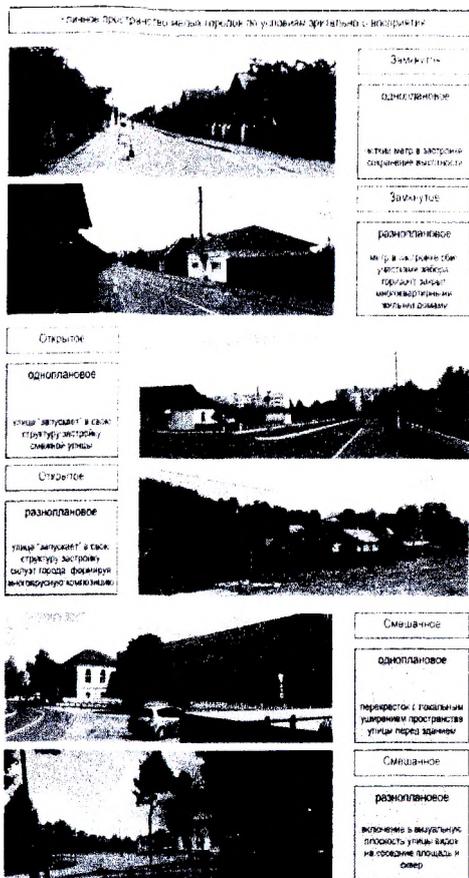
При визуальном изучении городской застройки складывается впечатление незавершенности, что проявляется в довольно резком переходе внешнего уличного пространства в дворовое, «лоскутности» застройки, когда мало- и среднеэтажная многоквартирная селитьба, в пределах одного квартала, граничит с усадебной.



*А) – комплекс административных зданий на центральной площади города; Б) – здание районного дома культуры*  
**Рисунок 2 – Административно-общественные здания города**

Улично-дорожная сеть малых городов строится на сохранении и развитии сложившихся внешних связей, проходящих через населенные пункты. Малые города, как правило, изначально не были начальной или конечной точкой этих связей. Являясь промежуточным звеном, они пропускали через себя магистральный путь, изменяя, в процессе развития лишь его трассировку в пределах городской черты. Это могло быть как одно направление, так и несколько. В упрощенном виде градостроительный каркас представлен в виде главных городских магистралей и большого количество распределительных улиц и проулков в поперечном к основным направлениям. На пересечениях направлений формируются узловые точки и локальные центры притяжения. Застройка вдоль и рядом с этими векторами приобретает капитальный вид, повышенные эстетические и комфортные условия проживания.

Исходя из визуальных особенностей восприятия уличной среды в малых городах можно выделить несколько типов уличных пространств: открытые, замкнутые, смешанные. Каждое из пространств может быть как одно-, так и разноплановым (см. рисунок 3).



**Рисунок 3 – Уличное пространство малых городов по условиям зрительного восприятия**

Замкнутую систему образуют плотнозастроенные улицы, когда застройка визуально воспринимается как некая преграда или стена. В основном они встречаются в центральных частях населенных пунктов, где плотность застройки наиболее высока, либо в усадебной сельской местности, когда фасад улицы решен в своей массе из глухих ограждений участков.

Открытую систему формируют улицы, запускающие в свое пространство «внешний мир». Это, например, набережные, улицы, расположенные на возвышенных участках рельефа, откуда открываются неповторимые панорамы.

Смешанная система формируется разбавлением замкнутости застройки включением открытых участков. Как правило, открытыми пространствами выступают участки перекрестков улиц, хотя это могут быть и особенности рельефа, не позволяющие застроить территорию, но формирующие прекрасные видовые точки, парковые массивы, площади и уширения уличного пространства перед общественными зданиями, и т.п.

Улицы города Петрикова не лучшим образом приспособлены для движения автомобильного транспорта – довольно узкие, зачастую, по одной полосе в каждом направлении, здания расположены довольно близко к проезжей части, ширина тротуаров обеспечивает возможность прохода пешеходов, но

пространство для неспешных прогулок пешеходов отсутствует. Локальные уширения пешеходной части наблюдаются возле объектов социального обслуживания – магазинов, школ, различных досуговых учреждений и т.д. Ширина улиц в пределах линий застройки (в центральной части города) составляет от 8-9 метров до 19-20 метров, ближе к окраинам - увеличивается до 30-40 метров.

Сравнивая снимки уличного пространства, выполненные с вековой временной разницей (см. рисунок 4) можно сделать вывод, что общие габариты многих улиц сохранились с момента их прокладки и основания. Тесное соседство транспорта, общественного тротуара и личного пространства жилых домов не формирует гармоничной среды для жизни, что неминуемо приведет к необходимости реконструкции городской ткани. Уровень автомобилизации населения растет, зачастую, отсутствие кольцевого объезда вокруг населенного пункта - все это может привести к образованию заторов на дорогах. Необходимо пересмотреть транспортную схему города, организовав участки с односторонним движением за счет сужения проезжей части и уширения тротуаров, создания велосипедных дорожек. Такое решение может способствовать разгрузке основных магистралей и увеличить интенсивность использования второстепенных улиц, а также повысить экономическую привлекательность последних.

В последствии, при выправлении демографической ситуации, это может выразиться в коренном пересмотре функционального зонирования населенного пункта. Чем больше количество населения, тем выше вероятность появления в городе той или иной функции (общественной деятельности – учебно-образовательного заведения, магазина, спортивно-оздоровительного комплекса и прочее), а значит выше вероятность формирования нового планировочного узла.



*А)- снимок одной из улиц местечка начала XX века; Б)- снимок городской улицы начала XXI века*

**Рисунок 4 – Уличное пространство Петрикова:**

Уже сейчас можно прогнозировать относительный рост Петрикова. Разработка новых месторождений полезных ископаемых и возведение горнообогатительного комбината рядом с городом, как следствие создание новых рабочих мест и привлечение населения из других регионов, положительно скажется на качестве городской структуры.

Необходимым элементом для постоянного поступательного развития малых городов является формирование нескольких экономических баз. Помимо сложившихся традиционных видов деятельности необходимо развивать альтернативные на основе местных ресурсов и привлечении инвестиций. Полифункциональные города менее подвержены влиянию экономических колебаний. Как вариант – развитие туризма. Богатый природно-туристический потенциал малых городов еще до конца не исчерпан. Подобные варианты непременно обогатят городское пространство новыми зданиями и сооружениями.

Малые города являются центрами культурной и социальной жизни населения района, поэтому необходимо формировать удобные планировочные связи в населенном пункте, учитывая потребности сельских жителей. В частности, в виде смежного или близкого размещения объекта транспортной инфраструктуры и рынка. Такое соседство часто встречается в малых городах исследуемого региона, в том числе и в Петрикове, где автостанция расположена рядом с городским рынком.

Малые города должны стать полигоном для градостроительных исследований. В частности, согласно последним разработкам БелНИИПградостроительства в области жилищного строительства в Республике (отказ от микрорайонной структуры освоения территорий в пользу квартальной застройки)<sup>4</sup>, отдельные эксперименты по изучению внутриквартальных связей можно ставить в малых населенных пунктах, где застройка данного типа и представлена.

Малые городские населенные пункты обладают своей спецификой. Их развитие идет намного медленнее, по сравнению с крупными и большими городами, а их социальная структура довольно хрупкая. Существующие инфраструктурные, культурно-бытовые проблемы необходимо оперативно решать, повышая привлекательность малых городов, приближая уровень комфорта и качество жизни к областным центрам. Малые города должны стать экспериментальной площадкой для градостроительных исследований. На малых объектах можно отработать приемы, которые возможно будет интерполировать на крупномасштабные объекты. Причем, учитывая «хрупкость» малых городов существует возможность отработки как положительных сценариев, когда виден эффект в дальнейшем развитии населенного пункта, так и отрицательных, причем, убытки от последних будут минимизированы. В работе выявлена только малая часть специфических приемов и особенностей планировочных структур малых городов. Работу в данном направлении необходимо продолжить и углубить.

1. Планировочный каркас малых городов является продолжением внешних межселенных связей;
2. Малые города сохраняют преемственность в развитии городской структуры. На каждом этапе идет постепенная модернизация пространства без революционных (резких) изменений;
3. Современный подход к формированию селитбы в малых городах изменен. Жилищное строительство в основном представлено единичными проектами в существующей застройке, либо завершением освоения строительных площадок и резервных территорий;
4. Процесс формирования целостной городской среды еще не окончен. Влияние сельского, местечкового прошлого населенных пунктов еще велико;
5. Исходя из визуальных особенностей восприятия уличной среды в малых городах можно выделить несколько типов уличных пространств: открытые, замкнутые, смешанные;
6. Развитие городов может привести к пересмотру и модернизации их транспортных схем и, как следствие к корректировке функционального зонирования населенных пунктов;
7. Необходимым элементом для постоянного поступательного развития малых городов является формирование нескольких экономических баз;
8. Малые города могут и должны стать опытным полигоном для градостроительных исследований;

#### **Список цитированных источников:**

1. Численность населения на 1 января 2015 г. и среднегодовая численность населения за 2014 год по Республике Беларусь в разрезе областей, районов, городов, поселков городского типа: статистический бюллетень/ Национальный статистический комитет Республики Беларусь; сост.: Т.В. Бабук.- Минск, 2015. – 17 с.
2. Память: историко-документальная хроника Петриковского района. – Минск: Урожай, 1995.
3. Петриковский ГОК [Электронный ресурс]. – 2014. – Режим доступа: <http://kali.by/news/483/>. – Дата доступа: 10.04.2015.
4. Белорусские градостроители пытаются отказаться от микрорайонной застройки [Электронный ресурс].- 2013. – Режим доступа: <http://ais.by/news/16748>. – Дата доступа: 10.04.2015.
5. Малые города Беларуси : пособие проектировщику / Министерство архитектуры и строительства Республики Беларусь, Научно-проектное республиканское унитарное предприятие "БелНИИПградостроительства"; [Э. Н. Клевко и др.]. – Минск : Минсктиппроект, 2006. – 192 с., [1] л. табл.
6. Чантурия, Ю. В. Градостроительное искусство Беларуси второй половины XVI - первой половины XIX в.: Средневековое наследие, Ренессанс, барокко, классицизм / Ю. В. Чантурия. – Мн: Бел. Наука, 2005. – 375 с.