

3. История человеческого интеллекта / Перм. ун-т. – Пермь, 1998. – Ч. 1,2: Предыстория – миф – религия. Просвещение
4. Кузнецов, Б.Г. Идеи и образы Возрождения. – М., 1979.
5. Волгин, В.П. Развитие общественной мысли во Франции XVIII в. – М., 1977.
6. Хейне, П. Экономический образ мышления / П. Хейне, П. Боутке, Д. Причитко; пер. с англ. – 10-е изд. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 544 с.
7. Антонюк, Г.А. Социальная идеализация, идеология и общество // Гуманитарно-экономический вестник. – Мн., 1998. – № 4.
8. Рерих, Н.К. «Синтез». «Культура и цивилизация»: сборник. – М.: МЦР, 1994.
9. Вернадский, В.И. Химическое строение биосферы Земли и её окружения. – М., 1987.

УДК 711.4

*Протащук Н.Н.*

## ОБЩЕСТВЕННЫЕ ЦЕНТРЫ МАЛЫХ ГОРОДОВ – АДМИНИСТРАТИВНЫХ ЦЕНТРОВ РАЙОННЫХ СИСТЕМ РАССЕЛЕНИЯ

*В статье уделяется внимание исследованию общественных центров малых городов, являющихся административными центрами районных систем расселения; выявляется проблематика малых городов-центров районных систем расселения и основные архитектурно-градостроительные приемы организации их центров на основе изученного опыта советского периода, белорусских авторов, а также новых веяний зарубежного градостроительства.*

**Введение.** В исследовании пойдет речь о малых городах, то есть о городах, численность населения которых не превышает 20 тысяч жителей, согласно классификации городов Республики Беларусь по численности населения. Но стоит учесть, что каждый малый город имеет свою специфику развития, связанную с влиянием многочисленных факторов, таких как реальные темпы роста, местные условия, экономические возможности и многие-многие другие. Одним из факторов, который стоит учитывать, является функционирование малого города как элемента системы расселения. Изучение города в данном контексте необходимо и на сегодняшний день весьма актуально. Наибольший интерес для исследования представляют города, играющие роль центра районных систем расселения.

Малые города-центры административных районов имеют тесные и многосторонние связи с городскими и сельскими поселениями своего района. В городах размещаются органы управления, административные и юридические службы, строительные, транспортные, ремонтные и другие организации, обслуживающие население района. Вот почему так важен вопрос архитектурно-градостроительной организации общественно-административных центров изучаемых городов.

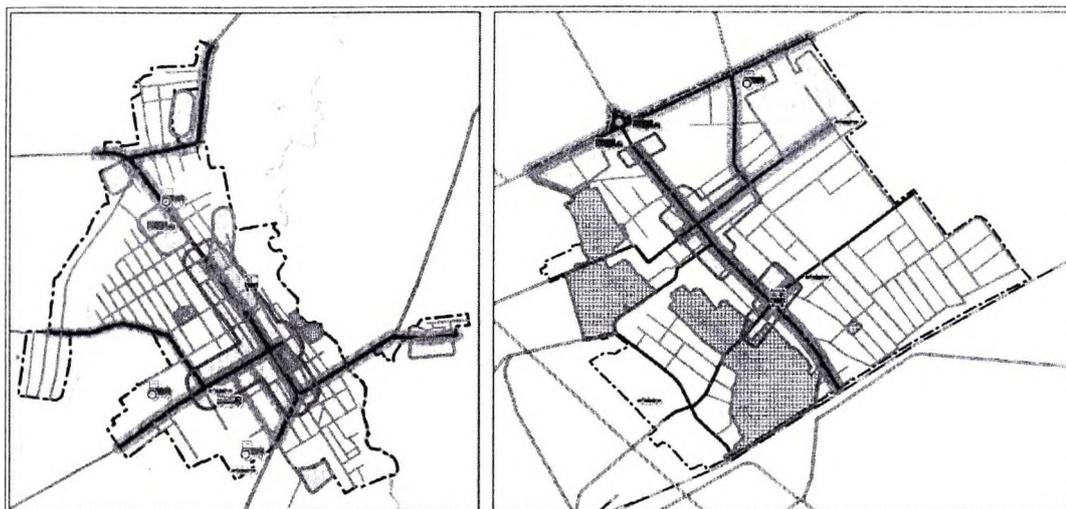
**Основная часть.** Для малых городов-центров районных систем расселения характерна концентрация учреждений и предприятий обслуживания, управления общегородского и межселенного значения, они представляют собой места размещения основных архитектурных ансамблей, формируемых как общественной, так и жилой застройкой, объектами приложения труда, средствами ландшафтной архитектуры. Именно центры таких городов являются визитной карточкой всего района, их правильное функционирование жизненно важно для жителей, здесь решаются административные вопросы, проходят все общественные и культурные мероприятия, центр города становится местом отдыха горожан и целью приезда в райцентр жителей прилегающих поселений.

Центры городов указанного типа совмещают в себе совокупность социальных функций, направленных на удовлетворение все возрастающих потребностей населения прилегающих районов. Фактически все малые города-центры районных систем расселения имеют определенный уровень развития специфических центральных функций: политико-административное и организационно-хозяйственное руководство, производство, представленное предприятиями в основном агропромышленного комплекса района, а также предприятиями местной промышленности, производственное обслуживание агропромышленного комплекса района, строительства, транспорта, административные и организационно-хозяйственные функции, общественное обслуживание [1].

На расположение центра в плане существенное влияние оказывают районные дороги и водные пространства. Исторически городские центры развиваются на берегах рек и озер, такие места притягательны и наиболее выгодны для создания благоприятной среды жизнедеятельности. В такой части городского центра уместно размещение объектов культурного отдыха населения, торговли и общественного обслуживания, а также развитие туристской инфраструктуры и расположение наиболее выразительных архитектурных ансамблей. Но помимо связи с водными пространствами, зачастую на формирование центра оказывает влияние расположение основных въездов в город, образованных дорогами районного значения, связывающих районный центр с подчиненными поселениями. Именно этот центр, образованный в месте пересечения основных районных направлений, и является выполняющим все административные и общественные функции районного значения. Таким образом, организация центров зависит от исторически сложившихся приемов планировки, природных условий и технической категории районных дорог. В большинстве случаев в малых городах центр города не разделяется на подцентры, а работает единым комплексом, как на городские нужды, так и на потребности прилегающих территорий.

Вопрос организации и планировочного решения городов-центров районных систем расселения весьма актуален. В первую очередь должна быть выявлена основная проблематика городских центров. Недостатки в планировке и застройке центров исследуемых городов зачастую вызваны недостаточно высоким архитектурно-художественным уровнем застройки и благоустройства; проблемами формирования основных архитектурных ансамблей и главных площадей в ряде городов; отставанием в регенерации исторических центров; неравномерностью развития сети социальной инфраструктуры и общественного обслуживания; необходимостью формирования

пешеходных зон и решения ряда транспортных вопросов, отсутствием в полной мере реализации проектных предложений (проекты генеральных и детальных планов осуществляются на практике лишь частично, в ряде случаев из-за необоснованного усложнения архитектурно-планировочных решений); неполноценность уличной сети города [2].



**Рисунок 1 – Анализ функциональной структуры города-центра районной системы расселения на примере г. Кличева и г. Свислочь**

Очень остро стоит проблема развитости транспортной структуры города-центра. Исследуемые города характеризуются расположением в них градообразующих промышленных предприятий, а также строительных, транспортных, ремонтных и других организаций, обслуживающих район, являющихся зачастую причиной возникновения движения грузового транспорта и специализированной техники по жилым улицам города, создавая ряд неудобств горожанам. А также стоит учесть, что для большинства малых городов проблема транзитного движения транспорта через центр города все еще актуальна.

При формировании общественных центров исследуемых городов необходимо предусматривать наиболее эффективное их использование, как местным населением, так и тяготеющим населением района.

При функционально-планировочной организации общественных центров должны учитываться: ранг города в территориальной системе республики; его величина, административная роль и народнохозяйственный профиль; состав размещаемых учреждений, предприятий и особенности их функционирования; особенности планировочной структуры города и исторически сложившиеся условия размещения общественных центров; размещение общественных центров в уличной сети города относительно транзитных дорог, транспортных узлов, природные факторы, значимость жилой функции, а также роль центров как мест приложения труда [2].

Архитектурно-планировочная организация общественных центров может производиться на основании развития исторически сложившихся центров, организации новых центров, взаимосвязанных с уже существующими, и формирования новых центров на свободных территориях [3].

На перспективу при разработке проектов (особенно на уровне детального плана) необходимо учитывать то, что в центрах городов могут появляться новые функции, вытекающие из постоянно возрастающих материальных и духовных потребностей населения, при этом некоторые виды учреждений целесообразно выносить из общественного центра города [2].

При архитектурно-градостроительной организации центров исследуемых городов может быть использован ряд принципов актуальных веяний современной зарубежной практики, взявших свое начало в США и ставших популярными во многих странах мира («Новый урбанизм» и «Смарт-развитие»). Существенными принципами являются:

- Удобство для пешеходов – 10-минутная пешеходная доступность до большинства бытовых и социальных объектов, дизайн пешеходных улиц, подъездов, фасадов зданий, наличие парковочных мест, скрытых автостоянок и гаражей на задней линии застройки.

- Создание развитой уличной сети из иерархии узких улиц, бульваров и аллей, разрежающих автомобильное движение и облегчающих движение пешеходов.

- Особое внимание качеству архитектуры – человеческому масштабу, красоте, эстетике, комфорту.

- Структура градостроительного планирования: наивысшая плотность застройки в центре города, постепенное уменьшение плотности застройки к окраине. Эта структура является системой, способствующей взаимодействию взаимодополняемых элементов, она совмещает методологию защиты окружающей среды с зонированием. Иерархия структуры предполагает соответствующие типы зданий и типы улиц для каждой зоны от окраины до центра.

- Увеличение плотности застройки, которое предполагает большое число обслуживающих объектов в непосредственной близости от жилья и места работы для облегчения пешей доступности и более эффективного использования территории, создания более удобного и приятного места для жизни.

- Экоустойчивость – минимальное воздействие деятельности человека на экологию, применение экологически чистых технологий [4].

**Заключение.** Город – это сложный организм, нуждающийся в постоянном росте, развитии и совершенствовании. Города, обладающие статусом центра, имеют весьма сложную структуру, развитие и преобразование которой жи-

ненно важно не только для функционирования самого города, но и для удовлетворения потребностей прилегающего района. Центральная часть такого поселения, является местом протекания общественно-культурных процессов ядром административной жизни территориальной системы, вот почему так важно уделять внимание вопросам ее архитектурно-градостроительной организации. Исследования в данной области могут быть направлены на создание рекомендаций по проектированию городов-центров районных систем расселения, предназначенных для архитектурных и градостроительных проектных организаций, научно-исследовательских и образовательных учреждений.

#### Список цитированных источников

1. Клевко, Э.Н. Малые города Беларуси. Пособие проектировщику / Э.Н. Клевко, Л.С. Баскова, Д.И. Семенкевич; Минстрой-архитектуры РБ: УП БЕЛНИИПГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА. – Мн., 2006. – 25 с.
2. Рекомендации по совершенствованию территориальной организации Белорусской ССР. Архитектурно-планировочная и пространственная организация общественных центров городских поселений / ГОССТРОЙ БССР, УП БелНИИПградостроительства. – Мн., 1987. – 3, 9 с.
3. Заславский, Е.Л. Планировка и застройка общественных центров поселков и малых городов – районных центров БССР автореферат диссертации / Московский архитектурный институт. – М., 1961. – 12 с.
4. Ремизов, А.Н. Устойчивые принципы «Нового урбанизма» // Градостроительство / Редколлегия: Ю.А. Сдобнов, А.В. Кузьмин, В.В. Иванов, Г.И. Воронцов – М., 2010. – №5. – 92 с.

УДК 711.581

Рачкевич Т.Е., Протасова Ю.А.

### АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ ТЕНДЕНЦИЙ В ПРОЕКТИРОВАНИИ ЖИЛЫХ ОБРАЗОВАНИЙ

В статье рассмотрены и проанализированы проекты последних лет для города Минска, выполненные как отечественными архитекторами, так и зарубежными. Для понимания процесса развития методов и приемов проектирования жилых территорий необходимо изучить современную практику проектирования жилых комплексов.

Территория под жилой район «Каменная горка» города Минска расположена в периферийной зоне города и предназначена для застройки массового жилищного строительства. Проект жилого района «Каменная горка» был разработан авторским коллективом института «Минскград» при участии специалистов института «Минскпроект» для территории, находящейся на западе столицы в границах улиц Притыцкого, Кунцевщина, Колесникова (4-е городское кольцо). На севере район ограничен коттеджным массивом Масюковщина. Территория для проектирования составляла 449 гектаров и имела хорошее транспортное обеспечение. Жилой фонд данного жилого района будет насчитывать около 1,8 млн. м<sup>2</sup> жилья, что обеспечит жильем 80 тысяч человек. Проектом предусмотрена разбивка территории на пять самостоятельных образований с квартальной застройкой, в примагистральной зоне вдоль МКАДа – размещение общественных и коммунально-обслуживающих учреждений. В непосредственной близости к станции метро и вдоль общегородской магистрали авторы размещают интегрированное высокоплотное жилье. Запроектированная в жилом районе система улиц и проездов позволила иметь свободные от транспорта жилые дворы. Планировочным ядром района является подковообразная зеленая зона, пересекающая все микрорайоны, где разместятся детские садики, школы, спортивные и детские площадки. В центре всех микрорайонов запроектирован общественный центр, включающий территорию местного рынка, центр бытового обслуживания, физкультурно-оздоровительный комплекс с бассейном, кинотеатр, музыкальную школу, ресторан, кафе, библиотеку, молодежный развлекательный центр.

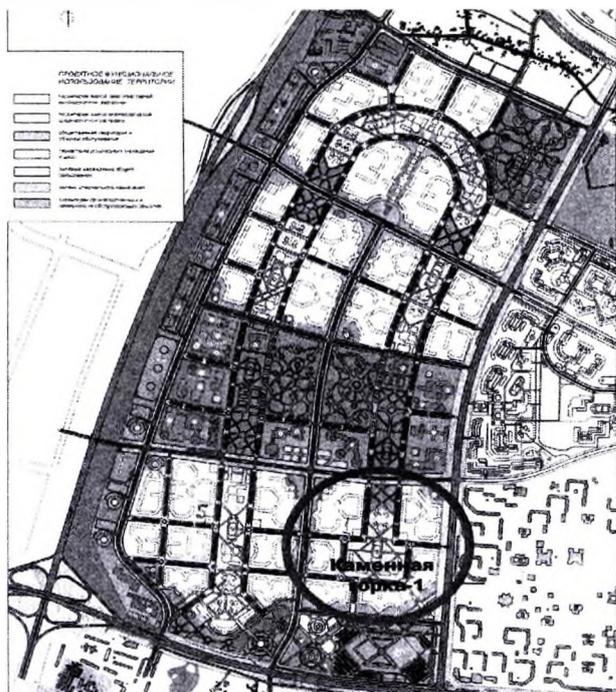


Рисунок 1 – План жилого района «Каменная горка»



Рисунок 2 – Вид района «Каменная горка» в Минске