

## ОСОБЕННОСТИ ПЛАНИРОВОЧНОЙ И КОМПОЗИЦИОННО-ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ МАЛЫХ ГОРОДОВ-ЦЕНТРОВ

В рамках диссертационного исследования был проведен структурный анализ малых городов центров районной системы расселения, определены отличительные особенности городов центров, изучено современное состояние, проблематика и их характерные особенности. Анализ был произведен на примере городов: Дрогичин, Дятлово, Кировск, Миоры, Столбцы, Хойники, Шклов. Итогом проводимого исследования стала подготовка предложений по проектированию малых городов центров районной системы расселения.

Города-объекты исследования рассматривались в порядке от общего к частному. В первую очередь было произведено исследование города в составе районной системы расселения, его местоположение в планировочной структуре района и транспортные связи центра с административными низовыми структурами (сельсоветами, горсоветами и поселковыми советами). В дальнейшем изучались особенности планировки и застройки городов-объектов исследования, а так же существующие градостроительные условия. Подробно были рассмотрены природно-ландшафтные и экологические условия развития города-центра, а так же социально-экономические условия и предпосылки развития городов объектов исследования.

Отличительной чертой расположения малых городов центров районной системы расселения в планировочной структуре района является его положение на пересечении основных транспортных связей (республиканские и магистральные автодороги, железные дороги). Как правило, города-центры располагаются приближенно к геометрическому центру территории района, но часто встречаются и исключения.

Конфигурация территории района может быть вытянута вдоль природно-ландшафтных либо транспортных связей (вдоль реки или магистрали), при этом ассиметричное расположение города-центра ведет за собой возникновение проблем связанных с наличием отдаленных от райцентра поселений. В некоторых случаях могут встречаться и города выполняющие роль под-центра для отдаленных от города-центра поселений. Также на характер выполняемых центральных функций может повлиять близкое расположение более крупных городов (областных центров, столицы). Все эти аспекты отражаются и на особенностях планировочного каркаса города-центра.

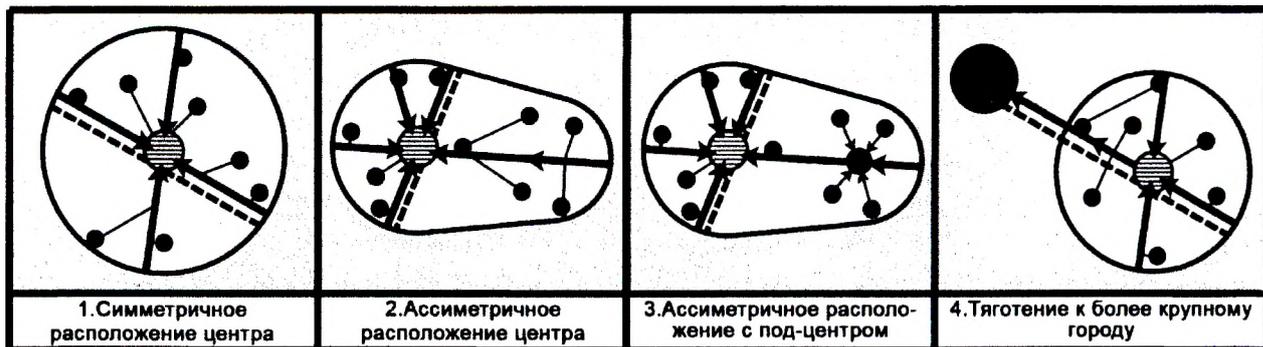


Рисунок 1 – Размещение города центра в планировочной структуре подчиненного района

Размещение в планировочной структуре основных объектов районного значения во многом зависит от внешних связей райцентра с территориями и поселениями района, характером транспортных связей, функциональным назначением этих объектов.

Особенностями размещения объектов обслуживания районного значения является: размещение общественного центра на пересечении основных магистральных связей города [1]; размещение объектов здравоохранения в отдельной зоне, как правило, в периферийной части города.

Промышленные предприятия, зачастую тяготеют к окраинам города, железнодорожным путям и основным магистральным коммуникациям, но не редко встречаются и в структуре самого города, центральной части, среди жилых и общественных территорий. Это обуславливается историческим развитием города, когда в процессе роста и расширения городской черты промышленные территории оказывались внутри застройки. Данный факт хорошо отслеживается в городах относительно недавно принявших на себя роль центра. В городах, выполняющих функции центра, на протяжении всего своего развития, планировочная структура более правильная и рациональная.

Каждый город обладает своим неповторимым природным ландшафтом, в том числе и город-центр. Природные и рекреационные территории должны быть в полной мере сохранены и восстановлены при дальнейшем развитии города.

Малые города центры районной системы расселения зачастую могут представлять интерес для туризма, а также являются местом тяготения для населения района. Многие из исследуемых городов нуждаются в развитии функций обслуживания и туристической привлекательности.

Анализ социально-экономических условий развития малых городов-центров показал о необходимости развития производственно-хозяйственного потенциала городов-центров, повышение занятости и трудоустройства населения, как города, так и района, привлечение специалистов, предотвращение оттока работоспособного населения в более крупные города.

Итогом проводимого исследования стала подготовка предложений по проектированию малых городов центров районной системы расселения.

Предложения по улучшению транспортных связей основываются на совершенствовании систем путей сообщения городов-центров, сформированных магистральными улицами общегородского значения, автомобильными дорогами областного значения, городскими и пригородными автобусными линиями, маршрутами движения грузового транспорта и системой пешеходного движения.

Развитие транспортных связей должно основываться на формировании направлений расселения районной системы, обеспечивающих в пределах города-центра обслуживание тяготеющего к городу населения, функциональную и планировочную основу которых создают магистральные пути сообщения. Оно основывается на: развитии мест приложения труда и общественно-торговых центров, производимое в соответствии с распределением приезжих в город; развитии главного транспортного узла; размещении в городской структуре пассажирских или грузопассажирских хозяйств [2]; распределении потока грузового транспорта, обслуживающие производственные территории города и района.

Система пешеходного движения формируется как элемент транспортно-планировочной организации города и тяготеющего к нему района. Пешеходные зоны рекомендуется формировать в историческом центре города, рекреационных территориях, в зоне расположения исторических и архитектурных памятников, а так же в общественно-торговом центре города.

Размещение в планировочной структуре основных объектов районного значения зависит от внешних связей райцентра с территориями и поселениями района, характером транспортных связей, функциональным назначением этих объектов. В ходе исследования был выявлен состав объектов малых городов-центров, проведена их классификация:

1. Объекты категории А, представляющие собой составляющие общественных центров и под-центров в планировочной структуре города:

АI- обслуживающие и административные объекты;

АII- объекты здравоохранения;

АIII - места приложения труда;

АIV - туристско-рекреационные территории и объекты;

2. Объекты категории П, формируют промышленные зоны города:

ПI- градообразующие промышленные предприятия;

ПII- объекты строительных организаций, места хранения строительной техники;

ПIII- транспортные объекты, имеющие парк грузового или автомобильного транспорта.

ПIV – промышленные предприятия сельскохозяйственного профиля или обслуживающие сельское хозяйство.

Для совершенствования планировочной структуры малого-города центра были разработаны планировочные модули центральной части города. Планировочные решения модуля включают в себя организацию качественной жилой среды, композиционно-художественное решение архитектурного облика центра города, сочетание разного рода функций в одной системе, развитие пешеходных пространств центральной части, создание общественных и рекреационных зон общественном центре города.

Совершенствование композиционно-пространственной организации города-центра должно быть акцентировано на развитии планировочных центров, развитие общественного обслуживания населения города и района, создание рекреационных зон и пешеходных пространств.

Реконструктивные мероприятия, разработанные в исследовании, направлены на повышение эффективности использования территорий за счет освоения внутренних резервов, обеспечение компактности территорий за счет основных свободных территорий в границах городской черты, более эффективного функционального зонирования, повышения плотности жилой застройки, упорядочения застройки промышленных территорий. [3]

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);