

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ  
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра архитектуры и строительства

И. Г. МАЛКОВ

# АРХИТЕКТУРНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ ГОРОДОВ

*Рекомендовано учебно-методическим объединением  
в сфере высшего образования Республики Беларусь по образованию  
в области строительства и архитектуры в качестве учебно-методического  
пособия для студентов, магистрантов и аспирантов специальности  
«Архитектура зданий и сооружений, городских и сельских поселений,  
межселенных территорий»*

Гомель 2025

УДК 711.523.01(075.8)

ББК 85.118

М19

**Рецензенты:** начальник управления архитектуры и градостроительства Гомельского горисполкома *А. В. Морозов*;  
канд. искусствоведения, доцент кафедры архитектуры и строительства *Т. Ф. Литвинова* (БелГУТ);  
главный инженер проектов архитектурно-планировочной мастерской ОАО «Институт Гомельгражданпроект» *А. Е. Демков*

**Малков, И. Г.**

М19 Архитектурное формирование общественных пространств городов : учеб.-метод. пособие / И. Г. Малков ; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2025. – 63 с.  
ISBN 978-985-891-192-8

Рассмотрены архитектурно-художественные средства формирования комфортной и эстетически выразительной среды современных городов; предпосылки создания индивидуального облика и выразительного художественного образа градостроительных образований; закономерности формирования градостроительных ансамблей; особенности организации урбанизированных пространств; инновационные приемы градостроительной композиции, применяемые в современной градостроительной практике.

Особое внимание уделено вопросам архитектурного формирования общественных пространств, к которым в первую очередь относится общегородской центр.

Предназначено для студентов, магистрантов специальности «Архитектура» и аспирантов специальности «Архитектура зданий и сооружений, городских и сельских поселений, межселенных территорий». Будет интересно для специалистов, работающих в сфере городского и сельского проектирования и строительства.

**УДК 711.523.01(075.8)**  
**ББК 85.118**

**ISBN 978-985-891-192-8**

© Малков И. Г., 2025

© Оформление. БелГУТ, 2025

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение .....	4
1 Основные положения построения городского пространства.....	5
2 Из истории русского градостроительства.....	12
3 Виды общественных пространств .....	14
4 Городской общественный центр.....	22
5 Общественные пространства малых и средних городов .....	27
6 Формирование планировочной структуры крупного города (на примере города Гомеля).....	38
7 Стратегия развития современного города .....	60
Список литературы .....	63

## **ВВЕДЕНИЕ**

Города являются результатом деятельности многих поколений творцов. Авторский художественный замысел архитектора-градостроителя, будучи однажды реализованным в натуре, не исчезает бесследно, а включается в предыдущие результаты.

Особенность городов заключается в том, что их эстетические достоинства нельзя рассматривать изолированно от функциональных, социальных, экономических, экологических качеств формируемых урбанизированных и ландшафтно-рекреационных пространств. Нельзя создавать города только по законам красоты, забывая, что они должны быть эффективными для организации процессов жизнедеятельности людей, функционирования социальной, производственной, транспортной, инженерно-технической инфраструктуры.

Общегородской центр всегда является основным ядром, вокруг которого организуется план города. Общегородской центр располагается более центрально по отношению ко всей застраиваемой территории города, поблизости к пересечению основных магистральных улиц, соединяющих центр с другими важнейшими пунктами тяготения населения.

При этом узел пересечения основных транспортных потоков должен размещаться вне главной площади центра города во избежание нарушения нормальной жизни центра транспортом, проходящим площадью транзитом.

Основные магистральные улицы, в зоне пересечения которых размещается общегородской центр, являются главными композиционными осями плана. В больших городах, делящихся на районы с расположенными в них районными центрами, возникают дополнительные магистральные улицы, связывающие районные центры с общегородским центром, промышленными предприятиями, районными парками, стадионами, вокзалами.

## 1 ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПОСТРОЕНИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА

---

Планировочные структуры городов классифицируются по социальным и экономическим признакам и планировочным показателям (схема основных дорог, форма города в плане, степень компактности городских земель, рассредоточенность основных районов), они недостаточны для решения проблем, стоящих перед градостроителями и планировщиками при организации пространственной структуры городов в современных условиях их быстрого развития. Важны те основные качественные изменения, которые характерны для пространственной организации населенных мест.

Классификация учитывает особенности развития производственных и жилых районов, зон общегородских обслуживающих учреждений, отдыха и внешнего транспорта в зависимости от направлений территориального роста города.

**Статичная планировочная структура.** Статичная (замкнутая) структура города возникает при расположении основных функциональных зон без учета возможности их дальнейшего развития<sup>1)</sup>. Для такой структуры наиболее характерны концентрические зоны различного функционального значения с расположением по периметру города промышленных районов коммунальных объектов, зон внешнего транспорта и крупных инженерных сооружений. Для городов со статичной планировочной структурой наиболее характерны концентрическое территориальное развитие по всем направлениям от центра города и связанное с этим рассредоточение строительства. При размещении промышленных предприятий, железных дорог, аэропортов, складов, крупных инженерных объектов, карьеров и т. д. на периферии города в процессе его территориального роста часто уничтожаются места отдыха населения, неизбежно возникает чересполосица функциональных зон, преждевременно реконструируются крупные коммунальные объекты и др.

**Гибкая планировочная структура.** Развитие всех важнейших функциональных зон и сохранение устойчивых связей между ними в процессе роста города обеспечиваются при гибкой планировочной структуре. Ряд городов, размещенных на берегу реки или другого водоема, имеет гибкую планировочную структуру с параллельным чередованием основных функциональных зон: около воды, в массиве зелени, где выше влажность и ниже температура воздуха, затем – селитебная зона и далее – промышленность и зона внешнего транспорта. В некоторых городах на противоположном берегу реки функциональные зоны чередуются в обратном порядке, и в этих случаях река с зоной отдыха и крупный зеленый массив служат композиционной осью города.

При характерном для гибкой планировочной структуры территориальном росте города преимущественно в одном направлении возникают предпосылки для сосредоточения строительства в строго ограниченном числе районов, повышения степени использования земель в черте застройки и уменьшения потребности в реконструкции отдельных зон. В условиях направленного территориального роста городов их форма постепенно отходит от характерной для статичной структуры округлой или звездоподобной и приобретает близкую к прямоугольнику форму с более или менее свободными очертаниями и главной осью, вытянутой в направлении преимущественного роста населенного места.

Для гибкой структуры характерно взаимосвязанное развитие жилых и промышленных районов, зон отдыха, а также зоны основных обслуживающих учреждений. В этом случае возникают предпосылки для укрепления кооперирования и последовательного развития зданий периодического и эпизодического обслуживания на всех основных этапах строительства города. При этом объемы жилищного и культурно-бытового строительства могут быть полностью скоординированы между собой, а размеры территориальных резервов и расходов на их содержание сведены к минимуму.

---

<sup>1)</sup> Не бывает статичных в полном смысле этого слова не развивающихся городов.

**Полугибкая планировочная структура.** Наиболее часто на практике встречаются полугибкие (переходные) планировочные структуры, в которых сочетаются отдельные признаки статичных и гибких планировочных решений. При переходной планировочной структуре создаются условия для развития только некоторых функциональных зон, вследствие чего в процессе роста города связи между отдельными районами ухудшаются или возникает необходимость в реконструкции крупных неамортизированных коммунальных объектов, транспортных устройств.

В условиях полугибкой планировочной структуры жилые и промышленные районы часто развиваются в противоположных направлениях, что затрудняет организацию передвижения населения к местам приложения труда. В качестве примера можно привести такие города, как Ступино, Салават, Стерлитамак, где все основные промышленные предприятия сосредоточены по одну сторону селитбы. Такое размещение создает благоприятные условия для кооперирования предприятий, строительства общих инженерных устройств и организации движения грузового транспорта. Однако расположение всех промышленных районов по одну сторону от селитбы затрудняет организацию трудовых поездок населения между жилыми и промышленными районами из-за больших транспортных нагрузок в часы пик и неравномерности транспортных потоков по основным направлениям. Это приводит к удорожанию обслуживания транспортных связей, а организация связи жилых районов с местами приложения труда в процессе роста города ухудшается и усложняется.

При развитии больших и, особенно, крупных городов в связи с абсолютным увеличением размеров строительства возникают предпосылки для выделения нескольких направлений территориального расширения. В этих условиях возможно строительство нескольких крупных жилых массивов.

В изложении композиционной организации урбанизированных пространств обратимся к работе доктора архитектуры, профессора, лауреата Государственной премии Республики Беларусь Г. А. Потаева.

**Виды общественных пространств.** В современных городах формируются общественные пространства разной величины, функционального назначения, ориентированные на разный состав пользователей.

*Общественное пространство (public space)* – пространство общего пользования, одинаково доступное для всех жителей города.

По композиционной значимости выделяют главные общественные пространства, имеющие общегородское значение (главные площади и улицы городов, парки городского значения) и рядовые общественные пространства, входящие в состав городских районов и комплексов (площади, улицы, парки районного значения, малые сады и т. п.).

Особые требования предъявляются к формированию духовно-культурных градостроительных образований – культовых комплексов, мемориалов, других памятных мест высокой духовности. Для них важно создание специфических пространств – выделение адаптационного пути и, собственно, сакрального пространства. Установлено, что оптимальный эффект достигается при соблюдении определенных геометрических параметров этих пространств и при обеспечении их соответствующей информативности.

Общественные пространства выполняют важную коммуникативную и структуроформирующую роль по отношению к городским территориям разного назначения. Это центры общественной активности, места концентрации притягательных для людей функций.

При разработке проектов развития городов и городских районов важно формировать целостную и взаимосвязанную *систему общественных пространств*, удобно связанных между собой и с местами проживания, работы, отдыха населения. Эти связи образуют линейные (ленточные) парки, пешеходные улицы, бульвары, набережные, транспортно-пешеходные улицы, велосипедные пути.

Основными элементами системы общественных пространств города являются общественные центры городского, районного, местного значения, сакральные и историко-культурные пространства, парки, малые сады и соединяющие их транспортные и пешеходные пути.

*Торговые улицы.* На территории общественных центров создаются торговые улицы. Это давняя традиция, которая одинаково удобна и горожанам, и владельцам магазинов. Торговые улицы активно посещаются, поэтому наиболее целесообразно делать их пешеходными. Обычно они дублируются улицами с общественным транспортом, что обеспечивает их удобную доступность для горожан.

*Пешеходные зоны.* В наиболее многолюдных местах общественных центров создаются пешеходные зоны. Высокая градостроительная значимость территорий общественных центров, уникальная, как правило, застройка определяют повышенные требования к качественным характеристикам формируемой пространственной среды.

В пределах общественных пешеходных зон размещается оборудование для отдыха (скамьи, столы, теневые навесы, урны и др.), детское игровое оборудование на специальных площадках, вспомогательное оборудование (торговые киоски, кабины с интернет связью, велостоянки, общественные туалеты и др.), информационное оборудование (маршрутные схемы, информационные щиты, табло, стенды, указатели и др.).

Для композиционной организации общественных пространств в современных городах характерны следующие особенности:

- увеличение разнообразия формируемых общественных пространств;
- выявление и подчеркивание индивидуальности облика общественных пространств;
- формирование комфортной и экологически благоприятной среды общественных пространств;
- создание новых общественных пространств в сложившейся городской застройке;
- создание многоуровневых общественных пространств, освоение подземного пространства;
- включение природных элементов в композицию общественных пространств.

**Формирование комфортной и экологически благоприятной среды общественных пространств.** Комфортные условия пребывания людей в пределах общественных пространств обеспечиваются удобной пешеходной доступностью объектов массовых посещений, остановок общественного транспорта, мест рекреаций: наличие необходимого оборудования, элементов благоустройства, озеленения, цветочного оформления; наличием удобных пешеходных и транспортных связей общественных пространств с жилыми территориями, другими местами массовых посещений горожан.

Экологически благоприятная среда характеризуется отсутствием загрязнений (соответствие их концентраций установленным санитарно-гигиеническим нормативам), достаточной озелененностью, обеспечением нормативной инсоляции и аэрации открытых пространств. Для защиты от неблагоприятных антропогенных воздействий наиболее эффективно пространственное удаление мест концентрации людей от источников и зон загрязнений (если их ликвидация невозможна). Применяются также специальные защитные устройства – защитные зеленые полосы, земляные насыпи, шумозащитные стены и др.

Насыщенность общественных пространств транспортом, являющимся основным источником химического и шумового загрязнения городской среды, ставит задачу нейтрализации или хотя бы уменьшения негативного воздействия транспорта. Для этого важны пространственное разделение пассажирских и грузовых транспортных потоков, вынос транзитного транспорта за пределы общественных пространств.

Пространственное разделение транспорта и пешеходов может осуществляться по горизонтали или по вертикали. Вертикальное разделение транспорта и пешеходов более эффективно, так как позволяет при размещении транспортных коммуникаций и автостоянок под землей увеличить площадь открытых озелененных пространств в уровне земли.

Близость общественных пространств к паркам и другим озелененным территориям большой площади, рекам, озерам, водохранилищам, удаленность от больших источников загрязнения городской среды создают предпосылки для формирования экологически благоприятной среды. Пространственное раскрытие застройки общественных центров на озелененной территории и акватории не только улучшает микроклиматические и санитарно-гигиенические характеристики среды, но и обогащает их эстетически. Важно обеспечивать проветривание общественных территорий (но без создания эффектов «аэродинамической трубы»), иметь как инсолируемые, так и защищенные от солнца пространства.

*Создание новых общественных пространств в сложившейся городской застройке.* В исторических городах продолжается процесс реконструкции городских центров с целью развития новых общественных функций.

*Создание многоуровневых общественных пространств, освоение подземного пространства.* В центрах крупных городов формируются многоуровневые общественные пространства, включающие развитую сеть объектов торговли, обслуживания, развлечений и проведения досуга. Например,

«Сиодоми-центр» в Токио включает три надземных и три подземных уровня, соединенные пешеходными путями, эскалаторами и лифтами, которые распределяют пассажиропотоки, пребывающие в центр на разных видах транспорта (электропоезда, метро, монорельсовый транспорт, автомобили и автобусы).

Использование подземного пространства является способом увеличения емкости объектов общественного назначения и общественных пространств в плотно застроенных городах. Современные общественные центры имеют, как правило, несколько подземных уровней. Характерным примером является подземный торгово-развлекательный центр «Столица», размещенный под площадью независимости в Минске.

*Включение природных элементов в композицию общественных пространств.* Для человека, живущего в городе, особенно крупном, немаловажное значение имеет соотношение природных и антропогенных компонентов городской среды. В разные периоды развития цивилизации это соотношение было различным: от почти полного отсутствия озелененных пространств за крепостными стенами средневековых городов до идеи города-сада, будоражащей умы градостроителей со времен социалистов-утопистов до наших дней.

В современных крупных городах из-за высокой стоимости земли новые озелененные пространства имеют обычно малые размеры. Их значение трудно переоценить. Они выполняют больше психологическую чем экологическую или рекреационную функцию, являясь «оазисами» природы в урбанизированной среде.

**Виды жилых пространств.** Жилые пространства в районах многоквартирной и усадебной застройки существенно различаются.

*Жилые пространства в районах многоквартирной застройки.* Многоквартирная жилая застройка может быть малоэтажной (1–3 этажа), средней этажности (4–5 этажа), многоэтажной (6–9 этажей) и повышенной этажности (10 и более этажей). Жилые пространства, формируемые зданиями разной этажности, существенно отличаются.

При выборе типов жилых зданий и приемов их взаимного расположения учитываются условия инсоляции и аэрации зданий и территории, с тем, чтобы обеспечить нормативную инсоляцию и освещенность помещений и открытых пространств, аэрацию жилых дворов при одновременной защите от сильных ветров и сквозняков, защиту от шума.

Широкое распространение в градостроительной практике получила жилая застройка средней этажности. Она сомасштабна человеку, позволяет создать здоровые и комфортные условия проживания горожан и в то же время достаточно эффективно использовать ценные городские территории.

Жилые застройки многоэтажная и повышенной этажности существенно уступают малоэтажной и среднеэтажной жилым застройкам по комфортности условий проживания населения.

Жилые кварталы, группы жилых домов часто включают объекты обслуживания, спортивные залы, художественные студии, офисы и другие объекты. Наиболее распространенным приемом размещения дополнительных объектов является вертикальное зонирование зданий, при котором в подземных этажах размещаются автостоянки, на нижних этажах – объекты, выполняющие обслуживающие функции, на верхних этажах – жилые помещения.

**Общественные жилые пространства** создаются на междворовых территориях и предназначены для общения и рекреации жителей вблизи расположенных домов. Это может быть озелененная территория (парк, сквер, бульвар, др.), торговая улица, площадь с кафе, ресторанами, скамьями и столами для настольных игр.

Общественные пространства оборудуются детскими игровыми комплексами, площадками для подвижных игр подростков, площадками для спортивно-оздоровительных занятий различных возрастных групп населения, местами для прогулок, тихого отдыха, площадками для выгула собак.

**Особенности композиционной организации жилых пространств.** При композиционной организации жилых пространств применяются типы жилой застройки.

*Периметральная* – состоит из протяженных жилых домов, расположенных по периметру участка. Ее особенность в наличии внутреннего, огороженного зданиями пространства замкнутой или частично замкнутой формы.

*Строчная (линейная)* – формируется из протяженных жилых зданий, размещенных параллельно друг другу. Длинные стороны зданий, образующие «строчку», ориентируются на благоприятную сторону горизонта, торцевые – на улицы. Для повышения выразительности застройки линии домов часто размещаются под углом к транспортному проезду.



*Групповая* – представляет собой одинаковые или отличающиеся друг от друга группы жилых зданий, чередующиеся со зданиями или группой зданий общественного назначения. Групповая застройка часто применяется для формирования «парадных» архитектурных ансамблей вдоль магистральных улиц городов.

*Ковровая* – формируется из 1–2-этажных блок-квартир с внутренними озелененными двориками. Такая застройка имеет высокую плотность, но позволяет создать комфортные условия проживания людей. Это традиционный тип жилой застройки для стран с жарким климатом, однако примерно ее применение и в условиях Беларуси.

Жилые пространства образуют среду, которая должна удовлетворять разным, иногда противоречащим одно другому требованиям.

**Формирование комфортных и эстетически выразительных жилых пространств.** Жилые пространства должны обеспечивать функциональный, биоклиматический, психологический, эстетический комфорт проживающему населению.

**Разделение пешеходных и транспортных жилых пространств.** Жилые пространства следует формировать преимущественно как пешеходные, обеспечивая свободное и безопасное передвижение людей. Автотранспорт является не только загрязнителем, но и источником физической опасности для человека. Поэтому транспортное обслуживание жилых территорий следует организовывать таким образом, чтобы дворовые пространства были бестранспортными, а подъезды к зданиям осуществлялись с противоположной от дворов стороны зданий. Для этого в жилых секциях должны иметься сквозные проходы, позволяющие жильцам выходить во двор или на улицу.

**Новый урбанизм как идеология формирования комфортных жилых пространств.** *Новый урбанизм (New Urbanizm)* – градостроительная концепция, возникшая как реакция на недостатки предшествовавших градостроительных теорий. Она сформулирована в виде 10 принципов:

1 *Пешеходная доступность.* Большинство объектов должно находиться в пределах 10-минутной ходьбы от дома и работы. Дружественные для пешеходов улицы с низкоскоростным движением транспорта. Здания близко расположены к улице, с высаженными деревьями, выходят на нее витринами и подъездами. Паркинги, скрытые парковочные места и гаражи в тыльных переулках.

2 *Соединенность.* Иерархичная сеть взаимосвязанных улиц, обеспечивающая перераспределение транспорта и облегчающая передвижение пешком. Бульвары, узкие улицы и аллеи обеспечивают высокое качество пешеходной сети и общественных пространств, что делает прогулки привлекательными.

3 *Смешенное использование (многофункциональность) и разнообразие.* Совмещение магазинов, офисов, индивидуального жилья и апартаментов в одном месте (микрорайоне, квартале и здании). Наличие людей разных возрастов, уровня доходов, культуры и расы.

4 *Разнообразная застройка.* Многообразие типов, размеров, стоимости застройки, расположенной вблизи друг от друга.

5 *Качество архитектуры и городского планирования.* Акцент на красоту, эстетику и комфортность городской среды. Создание «чувства места». Размещение мест общественного использования в пределах каждого сообщества. Использование человеческого масштаба в архитектуре, поддерживающее гуманистический дух.

6 *Традиционная структура соседства.* Различие в планировании центра и периферии, где самая высокая плотность застройки находится в городском центре и становится менее плотной по мере удаления от него. Общественные пространства высокого качества расположены в центре. Основные объекты повседневного использования в пределах 10-минутной пешеходной доступности.

7 *Более высокая плотность.* Здания общественного и жилого назначения, магазины и учреждения обслуживания располагаются ближе друг к другу для облегчения пешеходной доступности. Более эффективно используются ресурсы и услуги для создания более удобной и комфортной для жизни среды независимо от размера поселения.

8 *Зеленый транспорт.* Сеть высококачественного транспорта, соединяющая вместе города, поселки и соседства, дружелюбная к пешеходам и предусматривающая широкое использование велосипедов, роликовых коньков, самокатов и пешеходных прогулок для ежедневных перемещений.

9 *Устойчивое развитие.* Минимальное воздействие на окружающую среду при застройке и эксплуатации территорий. Применение экологически чистых технологий, уважение к окружающей среде и осознание ценности природных систем. Уменьшение использования невозобновляемых источников энергии и увеличение местного производства. Поддерживание принципов энергоэффективности. Стимулирование к пешим прогулкам.

10 *Качество жизни*. Соединенные вместе эти принципы обеспечивают высокое качество жизни и позволяют создавать места, которые обогащают и вдохновляют человеческий дух.

Новый урбанизм предусматривает возрождение небольшого компактного «пешеходного» города (или городского района). Основа такого города – квартал, населенный соседями (neighbourhood). В центре города – площадь с храмом, ратушей, почтой. От окраин до центральной площади можно пройти пешком за десять минут, что определяет естественные границы города (городского района).

Проблема плановой и пространственной композиции современного города является самой актуальной и всеобъемлющей в градостроительстве. В ней в той или иной форме переплетаются или сталкиваются все вопросы планирования и строительства городов. Но ее основное предназначение связано прежде всего с созданием жизненной среды для человека. Поэтому здесь экономические и технические вопросы градостроительства, хотя и существенные, являются как бы скрытым аккомпанементом, выдвигающим на передний план его композиционные задачи. Но даже в такой постановке эта проблема бесконечно широка.

Плановая и пространственная композиция города не может решаться по каким бы то ни было трафаретам или схемам. Каждый город должен иметь свою собственную композицию. Правильная организация и правильное обслуживание жизни граждан будут облегчены, если жилые территории застроены и полностью обеспечены как жилые районы и микрорайоны соответствующими местами для отдыха и если место работы не слишком отдалено от местожительства.

Городские центры, являющиеся пульсирующими сердцами городской общественной, культурной, деловой и торговой жизни, должны застраиваться смешанным образом, так, чтобы создать подлинную среду для пешеходного оживления. Но вместе с тем в этих центрах не должна допускаться ненужная концентрация объектов, могущих вызывать заторы движения. Поэтому полицентрическая структура частей городов особенно рекомендуется.

Проблемы городского движения и транспорта являются прежде всего градостроительными проблемами. Машина и техника в городе должны служить человеку и облегчать его жизнь, а не затруднять ее.

Градостроительные предвидения должны быть экономически и технически реальными с возможностью этапного применения.

Художественный образ города должен быть индивидуальным, связанным с его исторически сложившимися чертами и с его природными данностями. Особое внимание надо уделять правильному решению и масштабам городских пространств, и общегородскому силуэту. Город должен воспитывать людей и делать их жизнерадостными, с верой в светлое будущее мира и созидательный труд человечества (рисунки 1.1–1.3).



Рисунок 1.1 – Проспект Победы



Рисунок 1.2 – Улица Советская в районе площади Восстания



Рисунок 1.3 – Привокзальная площадь

## 2 ИЗ ИСТОРИИ РУССКОГО ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

---

Принципы регулярного города были использованы при перестройке городов и строительстве новых городов – крепостей в России. Здесь мы встречаемся с довольно богатым перечнем различных планировочных приемов, с центрическими и шахматными городами, со сложными системами нескольких центров и характерными для эпохи Возрождения крепостями в форме звезд.

Русское градостроительство накопило свои собственные традиции и неслучайно еще в раннефеодальный период иностранные путешественники называли Россию страной городов. В частности, деревянные постройки уже давно достигли в России высокого технического уровня. На рынке можно было купить деревянный дом, который на месте оставалось лишь собрать.

К началу XVII в. относится проект малоизвестного русского военного трактата, который в 1607–1621 гг. на основе различных источников написал Онисим Михайлов. Рукопись была найдена в 1775 г. в Оружейной палате Московского Кремля и двумя годами позже издана в Петербурге. Тридцать шестая и тридцать седьмая главы трактата касаются строительства крепостей.

Трактат свидетельствует о знакомстве русских с сочинениями Витрувия и является здесь наиболее старым документом этого рода. В конце XVII в. на русский язык стали переводить части трактатов А. Палладио и других теоретиков эпохи Возрождения.

Однако практическое использование новых градостроительных принципов в России развернулось лишь при Петре I, который, очевидно, во время своих путешествий познакомился как с книгами западноевропейских теоретиков, так и с конкретными постройками. Начало нового этапа ознаменовал план новой столицы – Петербурга, основанного в 1703 г.

Канцелярия от строений, созданная вначале для руководства строительством Петербурга, а затем и Москвы, пережив ряд реорганизаций, постепенно распространила свои полномочия на остальные русские города. Основы ее деятельности были положены в 1768 г. подписанным Екатериной указом «О сделании всем городам, их строению и улицам специальных планов по каждой губернии особо». Тем самым была начата деятельность, которая в истории строительства городов не имеет своей аналогии. В течение нескольких лет была подготовлена целая армия архитекторов и землемеров, которые под руководством Канцелярии на протяжении нескольких десятилетий разработали планы реконструкции более пятисот русских городов, причем некоторые планы разрабатывались в нескольких вариантах. В истории проектирования городов это была самая большая градостроительная мастерская, и ее работа, наверняка, была известна и за границей. В обширных материалах этих планов, изданных в начале XIX в., можно обнаружить все типичные черты градостроительства классицизма, обогащенные многочисленными новыми элементами, связанными, например, с сохранением старых кремлей и соборов, рельефом, ориентацией города к реке и другими местными условиями.

О градостроительстве периода барокко и классицизма не сохранилось достаточно подробных теоретических работ, в которых бы принципы проектирования и строительства городов рассматривались в целом. Существуют лишь отдельные статьи в разных архитектурных учебниках и словарях, которые вместе с сохранившейся застройкой дают некоторое представление о развитии градостроительных идей. В это время в качестве основных теоретических произведений наряду с Витрувием все еще используются трактаты эпохи Возрождения. Но общественные условия постепенно меняются, и реальное проектирование и строительство городов все больше отличается от первоначальных теоретических образцов.

Даже в России, где тогда проводилось самое грандиозное строительство городов, положение не было иным. Правда, в конце XVIII в. по инициативе Канцелярии от строений был разработан доку-

мент хотя и не имеющий формы трактата, но представляющий собой сборник правил и принципов руководства строительством русских городов под названием «Должность архитектурной экспедиции». Сборник явился результатом труда коллектива архитекторов. Наибольшую часть книги разработал Петр Еропкин, который в процессе работы был арестован и казнен за участие в заговоре против царя.

Градостроительные принципы классицизма в большинстве европейских стран были живучи в XIX в. и проникли в XX в. При этом, разумеется, обнаруживались их отрицательные черты, на которые было обращено внимание именно в России (рисунок 2.1). В критическом анализе архитектуры своего времени Н. В. Гоголь упрекнул архитекторов: «Все строения городским стали давать совершенно плоскую, простую форму. Дома старались делать как можно более похожими один на другой; но они более были похожи на сараи или казармы, нежели на веселые жилища людей... Оттого новые города не имеют никакого вида; они так правильны, так гладки, монотонны, что, прошедши одну улицу, уже чувствуешь скуку и отказываешься от желания заглянуть в другую».

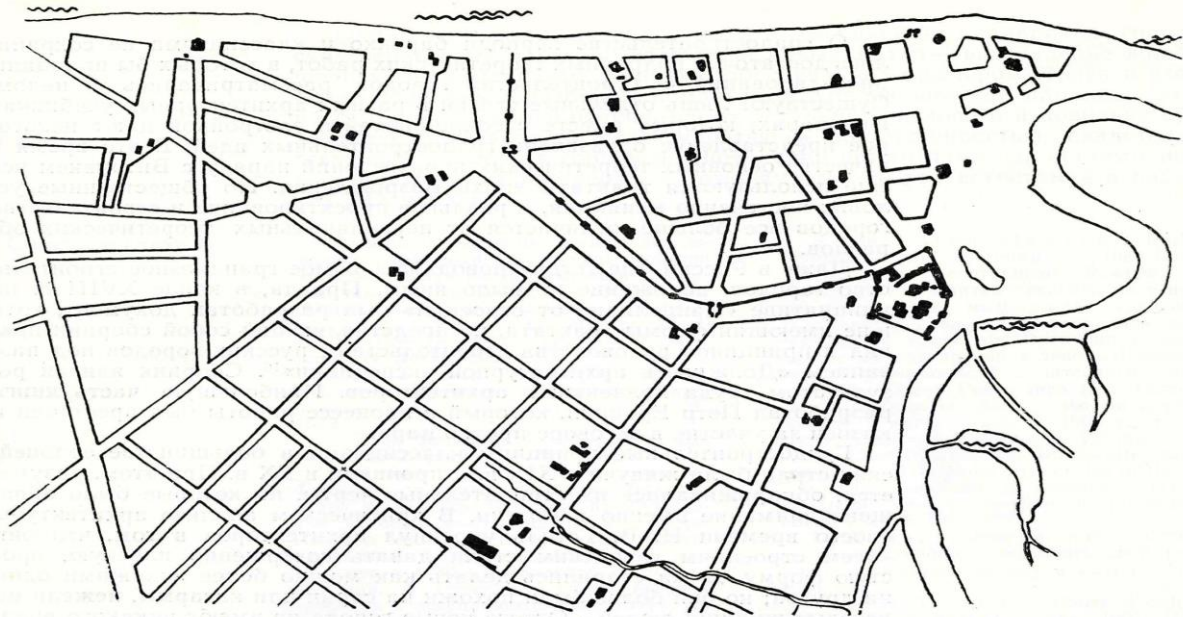


Рисунок 2.1 – Ярославль. Проект реконструкции города в духе классицизма; 1778 г.  
Новая пространственная концепция использована таким образом, чтобы в нее могли быть вkomпонованы ансамбли древних соборов

### 3 ВИДЫ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ

В современном градостроительстве существенно повысилась значимость общественных пространств – пространств общего пользования, которые любой человек может посещать без каких-либо ограничений. Общественные пространства выполняют важную коммуникативную и структуроформирующую роль по отношению к городским территориям разного назначения. Это центры общественной активности, места концентрации, притягательные для людей.

По значимости в планировочной структуре городов выделяются главные общественные пространства, имеющие общегородское значение (главные площади и улицы городов, парки городского значения) и рядовые общественные пространства, входящие в состав городских районов и комплексов (площади, улицы, парки районного значения, малые сады и т. п.).

Выделяются общественные пространства в помещениях – библиотеки, центры социальной поддержки, подростковые и женские клубы, другие объекты и комплексы общественного назначения, и общественные пространства открытые, находящиеся на открытом воздухе, – площади, пешеходные улицы, парки, скверы и др.

Система общественных пространств города формируется как линейно-узловая система, которая включает общественные центры городского, районного, местного значения, сакральные и историко-культурные пространства, городские парки («узлы» системы), а также соединяющие их линейные (ленточные) парки, пешеходные улицы, бульвары, набережные, транспортно-пешеходные улицы, велосипедные пути (линейные связи системы).

Общественные пространства должны быть удобно связаны между собой и с местами проживания, работы, проведения досуга горожан. Важно взаимоувязанно размещать объекты массовых посещений горожан, остановки общественного и парковки личного автотранспорта.

По мере роста и развития городов усложняется система общественных пространств, возрастает их социальная и композиционная значимость. Формирование и развитие системы общественных пространств должно вестись согласованно с развитием планировочного и композиционного каркаса города.

Общественные пространства в общегородских центрах – главные площади и улицы городов, пешеходные зоны, парки городского значения выполняют как обслуживающую функцию, так и репрезентативную роль. Пространственное разнообразие – важный принцип их композиционной организации.

Разнообразие видов деятельности, которые реализуются на территории общегородских центров, предопределяет потребность в создании разнообразных пространств, соответствующих выполняемым ими функциям. В составе общегородских центров формируются пространства разной величины, функционального назначения, ориентированные на разный состав пользователей (таблица 3.1).

Таблица 3.1 – Виды открытых общегородских пространств, соответствующих объектам разного функционального назначения в составе общегородских центров

Наименование объектов	Виды формируемых открытых пространств
Административные здания, учреждения	Площадь, система площадей, аванплощадь, курдонер, малый сад
Культурные, культурно-зрелищные объекты	Площадь, аванплощадь, парк, малый сад
Торговые объекты	Площадь, пешеходная улица, малый сад
Мемориальные, историко-культурные объекты	Площадь, пешеходная улица, парк, сквер, бульвар, набережная
Туристские объекты	Площадь, пешеходная улица, парк, малый сад
Места проведения массовых мероприятий (празднеств, народных гуляний и др.)	Площадь, система площадей с прилегающими ландшафтно-рекреационными территориями
Места кратковременного отдыха	Парк, сквер, бульвар, набережная, малый сад

*Пешеходные зоны.* В наиболее многолюдных местах общегородских центров создаются пешеходные зоны. Высокая градостроительная значимость территорий общественных центров, как правило, уникальная застройка определяют высокие требования к качественным характеристикам формируемой пространственной среды.

В пределах пешеходных зон размещается оборудование для отдыха (скамьи, столы, теневые навесы, урны, др.), детское игровое оборудование на специальных площадках, вспомогательное (торговые киоски, кабины интернет-связи, велостоянки и др.), информационное оборудование (маршрутные схемы, информационные щиты, табло, стенды, указатели и др.). Вблизи мест массовых посещений должны быть общественные туалеты.

При благоустройстве пешеходных зон применяются разные типы мощения, отличающиеся цветом, фактурой, размером элементов мощения, их рисунком, сочетанием разных материалов. Применение декоративного мощения позволяет не только повысить эстетические качества среды, но и внести дополнительную знаковую информацию, облегчая ориентацию. С помощью мощения можно подчеркнуть парадность или интимность пространства, выделить главное направление движения, места «островной» рекреации, детские игровые площадки, паркинги и др.

В составе пешеходных зон размещаются места кратковременного отдыха в окружении зеленых насаждений, водных устройств. При их создании применяются разнообразные приемы озеленения и цветочного оформления. Большое значение имеет грамотно подобранный ассортимент растений, с учетом микроклиматических особенностей участка, избирательной устойчивости различных пород растительности к факторам среды. Должны учитываться и такие особенности растений, как быстрота роста, ветрозащитная и шумозащитная способности.

Применение водных устройств способствует снижению запыленности воздуха, улучшению микроклиматических характеристик среды. В пределах общественных пространств желательны размещения фонтанов, небольших водопадов, каскадов, разбрызгивающих устройств, которые обладают высокой декоративностью и средорегулирующими качествами.

Использование декоративного освещения позволяет создать новый художественный образ общественных пространств в темное время суток. Для этого используются различные типы светильников, декоративная подсветка зданий, деревьев.

*Торговые улицы.* Создание торговых улиц в составе городских центров – давняя традиция, которая одинаково удобна горожанам и владельцам магазинов. Торговые улицы активно посещаются, поэтому наиболее целесообразно делать их пешеходными. Обычно они дублируются улицами с общественным транспортом, что обеспечивает их удобную доступность для горожан.

Торговые пассажи – разновидность пешеходных торговых улиц. Первый в Европе торговый пассаж – Галери де Буа – был построен в Париже в 1781 г. и имел огромный успех. Торговые пассажи быстро приобрели популярность и были построены во всех крупных городах европейских стран. И сегодня пассажи, сохранившиеся во многих городах, функционируют столь же активно, как и прежде.

Значение пассажей состоит в том, что они продемонстрировали возможности обновления городской среды за счет введения в сложившуюся застройку новых градостроительных элементов. Пассажи позволяют создать непрерывные, функционально насыщенные пешеходные зоны в городах.

Прием устройства над улицами остекленных перекрытий применяется и в современном градостроительстве. В историческом центре Гамбурга создана система, состоящая из семи взаимосвязанных пассажей общей длиной более 1 км, пронизывающая центральные кварталы города и возродившая их традиционную торгово-общественную функцию. Самым крупным из гамбургских пассажей является «Ганза-фиртель», задуманный не только как торговый центр, но и как коммуникационное общественное пространство, подобно пассажам XIX века, обеспечивающее кратчайшие связи между центральными улицами. Удобные пешеходные пути под остекленными сводами действуют круглосуточно, независимо от работы учреждений и предприятий.

**Парки как общественные пространства.** Парки в крупнейших городах настолько популярны и интенсивно используются, что зеленые насаждения в некоторых парках приходится огораживать, защищая от людей.

Народные парки как места массовых посещений и проведения досуга горожан получили широкое распространение в Европе в конце XIX – начале XX века. В СССР самым распространенным типом парков были парки культуры и отдыха, которые рассматривались не столько как озелененные пространства, сколько как места проведения культурно-массовых мероприятий.

Для современных городов значимость парков как общественных пространств также велика. В парках устраиваются народные гулянья, концерты, выставки, спортивные соревнования.

**Общественные пространства в центрах планировочных образований городов.** Центры планировочных образований городов формируются для обслуживания тяготеющего населения.

Центр жилого микрорайона, группы жилых кварталов предназначены для повседневного обслуживания тяготеющего населения (6–20 тыс. жителей). В состав центра входят продовольственные и промтоварные магазины с товарами первой необходимости, кафе, аптека, отделение связи, отделение банка, прачечная, химчистка или их приемные пункты, универсальный спортивный зал, плавательный бассейн, помещения для занятий по интересам, жилищно-эксплуатационная организация, пункт охраны общественного порядка. Такие центры размещаются в удобной пешеходной доступности от жилых домов (на расстоянии до 500 м).

Центр жилого, селитебно-производственного района совмещает функции обеспечения повседневного и периодического обслуживания населения района (25–80 тыс. жителей). В состав такого центра, наряду с объектами повседневного спроса, входят администрация района и ее службы, специализированные магазины, рестораны, кинотеатр, спортивный центр, салоны красоты, объекты бытового обслуживания, поликлиника, центр социальной поддержки лиц с ограниченными возможностями, объекты проведения досуга и развлечений (клубы, дискотеки, боулинги и др.). Такие центры размещаются на расстоянии до 1500 м от жилых домов района, до них добираются пешком или на общественном транспорте.

Планировочные районы с большой численностью населения (200–300 тыс. жителей и более) создаются в крупных городах. Центр планировочного района включает административные и деловые комплексы, специализированные магазины, театры, музеи, выставочные залы, дома моделей, другие объекты эпизодического спроса. Доступность таких центров для жителей планировочного района составляет 15–20 минут на общественном транспорте.

Центры жилых, селитебно-производственных и планировочных районов городов многофункциональны и включают разнообразные общественные пространства. Обычно они размещаются смежно с парками, что обогащает их композицию.

Специализированные общественные центры создаются в крупных и крупнейших городах и существенно различаются в зависимости от выполняемых функций, что влияет на особенности их композиционно-пространственной организации.

**Пространства административных, деловых, финансово-деловых центров** выделяются репрезентативной застройкой. В сложившихся городах административные, деловые объекты исторически размещались в общегородских центрах. В процессе развития крупных и крупнейших городов новые административные, деловые (финансово-деловые) центры создаются на новых территориях, например, Дефанс в Париже, Кэнери Ворф в Лондоне, Москва-Сити в Москве и др.

Наряду с офисной застройкой в составе административных, деловых, финансово-деловых центров размещаются озелененные места кратковременного отдыха, объекты культуры, общественного обслуживания, развлечений и проведения досуга, что позволяет использовать пространства центров не только в дневное, но и в вечернее, и ночное время.

**Пространства культурных, культурно-развлекательных центров** формируются в окружении исторической и современной застройки. Они включают объекты культуры (театры, кинотеатры и музеи современного искусства, музеи науки и техники, исторические музеи и др.); объекты развлечений и проведения досуга (аттракционы, рестораны, кафе, бары, пункты быстрого питания, магазины сувениров и др.); озелененные места кратковременного отдыха. В них проводятся театральные, кинематографические, музыкальные и другие фестивали, поэтому в состав центров включаются гостиницы.

В современной градостроительной практике наблюдается тенденция размещения объектов культуры и развлечений на месте закрытых производственных предприятий в центральной или средней зонах городов. Сохранение фрагментов исторической фабричной архитектуры позволяет придать индивидуальность облику таких культурных (культурно-развлекательных) центров.

**Пространства торговых, торгово-обслуживающих, торгово-развлекательных центров** отличаются типологическим и композиционным разнообразием. Объекты и комплексы торговли постоянно совершенствуются и обновляются.

Для современного периода характерно создание крупных торговых центров. Первоначально крупные торговые центры размещались в пригородных зонах городов. Начиная с 1950-х гг., в период



экономического «бума» в США и массового переселения горожан в пригороды, широкое распространение получил новый тип торгового центра – *молл* (*shopping mall*). Название произошло от англ. mall – озелененная улица для прогулок, аллея для игры в пел-молл (не путать с франц. mole – мол, сооружение в гавани для причала судов и защиты порта от морских волн). Открытое или перекрытое и остекленное общественное пространство (молл) служило композиционным центром, вокруг которого группировались здания торгового и обслуживающего назначения. Их окружали автостоянки, которые занимали огромные площади (примерно 10 машино-мест на 100 м<sup>2</sup> общей площади центра), отдельные автостоянки создавались для персонала. В некоторых торговых центрах был предусмотрен и общественный транспорт (автобусы и такси). Внутренние дороги обеспечивали удобные (раздельные для покупателей и грузов) въезды и выезды с автострад и возможности маневрирования без пересечения пешеходных путей. Пригородные торговые центры проектировались и строились на больших свободных участках, что позволяло обеспечивать удобное обслуживание посетителей и рациональную организацию торговли.

Для увеличения привлекательности торговых центров для жителей окружающих районов в их состав, кроме универсального и большого количества специализированных магазинов, включаются предприятия общественного питания, бытового обслуживания, помещения для проведения собраний, лекций, празднеств, клубы по интересам, помещения для игр детей, консультационные пункты, пункты упаковки и доставки товаров, станции технического обслуживания автомобилей. В торговых центрах назначаются личные и деловые встречи. Количество времени, проводимое жителями пригородов в моллах, уступает лишь времени, проводимому на работе и дома.

Зона влияния торгового центра не абсолютная величина, она зависит не только от времени доступности, но и от привлекательности центра, объема и качества услуг, комфортности и эстетической ценности среды и многих других факторов. На основе проведенных исследований выбирается конкретный участок для строительства и определяются объем и состав объектов торгового центра.

Вслед за строительством пригородных торговых центров началось строительство крупных торговых центров в городах. Они, как правило, сочетают торговую, обслуживающую и развлекательную функции.

**Пространства транспортно-общественных центров** взаимосвязаны с узлами внешнего транспорта – железнодорожными, автобусными, речными, морскими вокзалами, аэропортами. Они включают несколько функциональных зон: зона приезда и отъезда пассажиров (перроны, залы ожидания, билетные кассы и др.); зона попутного обслуживания пассажиров (объекты торговли, питания, бытового обслуживания, проведения досуга и др.); зона предоставления дополнительных услуг приезжим и горожанам (гостиницы, офисы, крупные торговые комплексы, объекты и комплексы коммунального, медицинского, других видов обслуживания, учреждения культуры, развлекательные центры и др.).

**Пространства научных, научно-технологических, научно-образовательных центров** формируются с целью создания благоприятных условий труда высококвалифицированных специалистов, обучения будущих специалистов (лаборатории и мастерские с современным оборудованием, учебные аудитории, места для отдыха, тренажерные залы, спортивные площадки для «разрядки» и др.), а также для обмена идеями, новыми знаниями, демонстрации научно-технологических достижений (конференц-залы, залы для выставок и др.). Для проведения крупных международных конгрессов, конференций нужна специальная инфраструктура – залы большой вместимости, гостиницы, рестораны, другие объекты обслуживания.

**Пространства выставочных центров** формируются для проведения разнообразных выставок, смотров-конкурсов. Большой популярностью пользуются не только выставки новейшей автомобильной и авиационной техники, информационных технологий, но и выставки цветов, смотры-конкурсы произведений ландшафтного дизайна. Наиболее посещаемы всемирные выставки ЭКСПО (EXPO – сокращение от exposition). Для организации крупных международных выставок специально оборудуются территории большой площади, включающие разнообразные объекты обслуживания, развлечения, проведения досуга, озелененные места кратковременного отдыха.

**Пространства спортивных, спортивно-развлекательных центров** создаются для проведения спортивных игр и соревнований, приобщения горожан к здоровому образу жизни. В их состав могут входить разнообразные объекты – стадионы, ледовые дворцы, плавательные бассейны, спортивные залы и площадки с необходимым оборудованием и др. Крупные спортивные мероприятия – Олимпийские игры, чемпионаты мира, привлекающие большое количество зрителей – проводятся не часто, поэтому в спортивных центрах строятся универсальные спортивно-зрелищные залы, в которых могут

проводиться как спортивные, так и культурно-развлекательные мероприятия. Например, Национальный центр водных видов спорта «Водяной куб», построенный в Пекине для проведения Олимпийских игр 2008 г., включает аквапарк, активно посещаемый жителями города. Спортивные и спортивно-развлекательные центры наиболее целесообразно размещать в периферийной или пригородной зонах городов, в окружении озелененных территорий.

**Пространства медицинских, лечебно-оздоровительных центров** создаются не только для лечения. Люди бережно относятся к своему здоровью и готовы потратить значительные средства, чтобы получить квалифицированную консультацию провести обследование и лечение в учреждениях, имеющих высококвалифицированных специалистов, современное диагностическое и лечебное оборудование. Растет популярность СПА-центров (SPA – первые буквы латинского изречения «sanus per aquam» – здоровье с помощью воды), в которых применяются разнообразные лечебно-оздоровительные водные процедуры. Такие объекты могут размещаться как в городах, так и на загородных территориях.

**Актуальные тенденции формирования общественных пространств.** В современных городах наблюдаются следующие характерные тенденции преобразования и развития общественных пространств:

- увеличение разнообразия общественных пространств;
- подчеркивание индивидуальности и выразительности облика общественных пространств;
- создание комфортной и экологически благоприятной среды;
- создание многоуровневых общественных пространств, освоение подземного пространства.

**Увеличение разнообразия общественных пространств.** Разнообразие видов деятельности, которые реализуются на территории общественных центров и комплексов городов, предопределяет потребность в создании разнообразных пространств, соответствующих выполняемым функциям.

*Фестиваль-центры* – торговые центры, в которых покупка товаров предлагалась как развлечение, начали строиться в городах США и западноевропейских странах во второй половине XX века. В таких торговых центрах множество маленьких магазинов, специализирующихся на торговле дорогостоящими изделиями, рестораны, кафе, другие объекты обслуживания. «Магнитом» притяжения посетителей служил яркий, запоминающийся облик общественных пространств. Например, торгово-общественный центр «Хортон Плаза» в Сан-Диего (Калифорния, США) отличается оригинальное композиционно-пространственное решение (архитектор Ж. Жерде, художник Д. Суссман). Он занимает 6 городских кварталов и включает 4 крупных торговых комплекса, 150 магазинов, объекты обслуживания, кинотеатры, отель, многоуровневый паркинг. Главное распределительное пространство – пешеходная улица, которая пересекает торгово-общественный центр по диагонали. Она включает галереи, расположенные на разных этажах, соединенные переходами, эскалаторами и лестницами. Фестивальную атмосферу создает яркая окраска фасадов зданий и архитектурных деталей.

*Интегрированные центры* – компактные многоуровневые общественные пространства, насыщенные объектами обслуживания и торговли, создаются в центральных зонах крупнейших городов. В качестве примера можно привести Форум Ле-Аль, открытый в 1979 г. в историческом центре Парижа на месте снесенного оптового рынка («чрево» Парижа). Это центр торговли и развлечений общей площадью 40 тыс. м<sup>2</sup>, размещенный на четырех подземных уровнях (220 магазинов, универсам, 16 предприятий общественного питания, многофункциональный зал, 2 театра, 10 кинозалов, дискотека и другие объекты общественного обслуживания). Комплекс включает подземный вокзал Шатле, где пересекаются пять веток метро и три линии пригородных поездов.

В настоящее время проведена реконструкция Форума Ле-Аль. Модернизированы платформы подземного вокзала и построены три новых выхода из метро. «Кратер» с подземными галереями, соединенными лестницами и эскалаторами, перекрыт гигантской стеклянной крышей «Ла Канопе».

Можно говорить о феномене развития торговой функции в транспортно-общественных центрах при аэропортах. Обычно пассажиры приезжают в аэропорт за час-два до вылета. Регистрация на рейс и паспортный контроль занимают гораздо меньше времени, и пассажирам приходится ждать. Создаются идеальные условия для покупок. Если торговый оборот среднего европейского торгового центра составляет около 250 \$ на 1 м<sup>2</sup> торговой площади в год, крупнейшего в США торгового центра «Американский молл» – около 600 \$, то годовой доход с 1 м<sup>2</sup> аэропорта Хитроу приносит около 2500 \$.

**Подчеркивание индивидуальности и выразительности облика общественных пространств.** Общественные пространства должны быть узнаваемы, обладать индивидуальностью. Для придания индивидуальности общественным пространствам используется широкий арсенал композиционных

средств: от оригинальных архитектурных решений до произведений монументального искусства и ландшафтной архитектуры (рисунки 3.1–3.4).



Рисунок 3.1 – Памятник братьям Лизюковым



Рисунок 3.2 – Здание Беларусбанка по ул. Фрунзе



Рисунок 3.3 – Активное использование в благоустройстве городской территории лиственных деревьев



Рисунок 3.4 – Привокзальная площадь. Элементы благоустройства

Например, в архитектурном облике торгово-общественного центра «Старый бровар» (Stary Browar), созданного в 2003 г. в Познани (Польша) на месте пивоваренного завода, использована стилистика исторических производственных зданий.

Скульптура, другие художественные композиции – важные составляющие общественных пространств. Их художественная выразительность достигается четкостью силуэта, оригинальностью форм, например композиция «Рыба» в Олимпийском порту Барселоны, другие «знаки места», хорошо просматриваемые в пространстве.

Для человека, живущего в городе, особенно крупном, немаловажное значение имеет соотношение природных и антропогенных компонентов городской среды. В разные периоды развития цивилизации это соотношение было различным: от почти полного отсутствия озелененных пространств за крепостными стенами средневековых городов до идеи города-сада, будоражащей умы градостроителей; со времен социалистов-утопистов и до наших дней.

Для современного периода характерна «экологизация» мировоззрения архитекторов и градостроителей: природные формы стали обязательным компонентом общественных пространств.

Из-за высокой ценности земли новые озелененные пространства, создаваемые в городах, обычно имеют малые размеры. В то же время их значение трудно переоценить. Они выполняют больше психологическую, чем экологическую или рекреационную функцию, являясь «оазисами» природы в урбанизированной среде.

Наряду с включением естественных природных элементов в композицию общественных пространств в них используются приемы деформации и имитации природы.

*Деформация природы* – создание подчеркнуто искусственных, рукотворных ландшафтных форм; характерная особенность многих современных архитектурно-ландшафтных композиций, создаваемых в общественных пространствах городов.

*Имитация природы* – использование «мертвых» материалов, копирующих природные формы; имеет давние традиции, но получило широкое применение только в современных общественных пространствах городов. Это композиции, выполненные из металла, цветного стекла, других искусственных материалов.

**Создание многоуровневых общественных пространств, освоение подземного пространства.** В центрах мегаполисов формируются многоуровневые общественные пространства, включающие развитую сеть объектов торговли, обслуживания, развлечений и проведения досуга. Например, «Сиодоми-центр» в Токио включает три надземных и три подземных уровня, соединенных пешеходными путями, эскалаторами и лифтами, которые распределяют пассажиропотоки, прибывающие в центр на разных видах транспорта (электropоезда, метро, монорельсовый транспорт, автомобили и автобусы).

Использование подземного пространства является способом увеличения емкости объектов общественного назначения и общественных пространств в плотно застроенных городах. Современные общественные центры имеют, как правило, несколько подземных уровней. Например, в торговом-развлекательном центре «Столица», размещенном под площадью Независимости в Минске, три торговых подземных уровня.

#### 4 ГОРОДСКОЙ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ЦЕНТР

---

В границах методического пособия значительный интерес представляют исследования по вопросу формирования общественного центра города болгарского архитектора Любена Гонева.

При рассмотрении плановой композиции городов надо обращать особое внимание на значение, которое имеют для нее городские общественные центры. Во все времена они были одним из важнейших элементов города, отражая его общественную жизнь, являлись как бы пульсирующим сердцем городского организма. Здесь движение и интенсивная жизнь, происходили ответственные события и удовлетворялись духовные потребности. Они привлекали жителей торговлей и ремеслами, сюда стекались люди для участия в празднествах, прогулок, встреч и общения между собой. Фактически человек чувствовал себя здесь, в этой городской атмосфере, наиболее сильным – наблюдающим и наблюдаемым, анонимным актером и зрителем, вдохновителем и вдохновляемым. К тому же здесь находились различные учреждения: городские, церковные, государственные – олицетворение власти и силы.

В течение всей истории развития города его центр являлся местом, где обретались духовные ценности, общественное сознание, где оформлялись импульсы к прогрессу, происходил обмен новостями, а свобода расцветала в общественном чувстве. Одновременно городские общественные центры представляли сердцевину городской плановой и пространственной композиции, сильнейший момент в архитектурно-художественном образе города.

*Общественный центр города* представляет собой центральную городскую часть, где находятся главные площади, бульвары и улицы, где размещены главные общественные, административные, торговые и деловые здания, культурные учреждения и памятники (не исключая и жилых домов) и, что важнее всего, здесь сосредоточена самая значительная часть общественной и культурной жизни, торговли и развлечений. Таким образом, городской общественный центр по своей сущности и значению является действительно пульсирующим сердцем городского организма. Правильно французский профессор, архит. Пьер Ваго, бывший генеральный секретарь Международного союза архитекторов, отмечает: «Основным для городского центра является оживление людей, привлекающее, стимулирующее и создающее городское чувство».

В большом городе, особенно когда он столица страны, сложность, богатство и разнообразие общественной жизни не могут ограничиваться только одним главным городским центром. В таком случае образуется несколько отдельных центров с различными функциями и соответствующими общественными и другими зданиями, а также способами оформления. Эти отдельные центры иногда оторваны один от другого, но чаще органически связаны. Различные функции и проявления городского центра (или центров) могут быть политико-общественными, административными, культурными (театры, кино, концертные и другие залы, музеи, картинные галереи, библиотеки, научные и высшие учебные институты и пр.), торгово-деловыми (магазины, банки и др.), бытово-продовольственными, историческими (когда в центре имеется ценное наследие прошлого), курортными (если город имеет курортный и лечебный характер) и т. д.

Имеются случаи решения главного общественного центра при помощи подцентров со строго дифференцированными функциями (функциональное зонирование городского центра). Но такое распространение идеи функционального зонирования города на структуру самого центра связано с опасностью снижения его желательной постоянной оживленности и вытекающим из этого однообразием. Поэтому в последнее время берет верх мнение о более комплексном (смешанном) характере городского центра или центров, например о размещении в торгово-деловом секторе кино, театров, ресторанов и пр., в административном – торговых заведений и заведений общественного питания, кино и др. Подобное смешение, несомненно, должно дозироваться сообразно с особенностями городской части и ее заведений. В этом отношении рекомендуется особая осторожность,

когда вопрос касается центров архитектурно-исторического или курортно-лечебного характера. Этот смешанный характер центральной зоны позволяет перемещать или оставлять на месте известное число жилых домов, предпочтительно гостиничного типа, студий и холостяцких квартир, притом на верхних этажах зданий. Разумеется, все это предполагает ряд специальных градостроительных и архитектурных мероприятий. В этом отношении примером может послужить новый центр Бухареста, где площадь перед новым Правительственным домом с залом конгрессов оформлена жилыми зданиями, магазинами, ресторанами и др. в нижних этажах.

Не менее важным является установление перечня и содержания различных зданий и памятников, которые будут расположены в городских центрах и оформлены объемно и архитектурно с учетом имеющихся общественных и других зданий. Несомненно, здесь существенными являются функциональное предназначение зданий, оптимальная степень интенсивного использования места и размер движения (людей и средств транспорта), связанного с этими зданиями. Поэтому распределение «пустых» и «полных» мест представляет основную задачу плановой и пространственной композиции центра. Размеры, пропорции и масштаб этих пространств являются предпосылкой психологического и художественно-эмоционального воздействия центра – одного из его определяющих показателей. Но при установлении этого перечня надо помнить, что нельзя создавать большой концентрации объектов, привлекающих массовые посещения и вызывающих этим перегрузку и заторы коммуникаций. Поэтому их разумная децентрализация в главном и в районных центрах облегчит решение этой задачи.

Для изучения плановой и пространственной композиции городского общественного центра (или центров) большое значение имеют его правильное размещение и плановое решение, как и объемно-архитектурное оформление его пространств. Только тогда городской общественный центр (или центры) с его художественной силой и красотой будет не только политико-общественной и культурной, но и градостроительно-архитектурной сердцевиной города.

Как во все исторические времена, так и теперь мы стремимся к тому, чтобы главный городской центр занимал центральное место в организме города. Однако это не следует рассматривать догматически и как абсолютную необходимость. Более важным является его расположение в естественно наиболее выдвинутом месте города. Например, при расположении города в пересеченной местности желательно его центр развивать на высоком участке. Так располагались акрополи в древнегреческих городах, соборы и дворцы с их площадями в средние века (например в Велико-Тырново), Капитолий в Риме, застроенный дворцами по проекту Микеланджело в период барокко, русские кремлевские ансамбли (Москва, Новгород и др.) и т. д.

Надо помнить, что город является живым организмом, который развивается, а вместе с этим развивается и его центр. Поэтому при определении местоположения и плановом решении городского центра надо думать и о дальнейших возможностях его территориального и пространственного развития. Этот вопрос становится особенно актуальным теперь, при быстром разрастании городов и все большем обогащении их культурной и общественной жизни. С увеличением свободного времени людей и ростом потребностей во всестороннем отдыхе все более остро встает необходимость перспективного расширения общественных центров. Здесь полицентрическая система поможет разрешению этого вопроса. Но следует также иметь в виду возможность дальнейшего развития городских центров. Отметим, что при решении общественных центров многих наших городов на это не обращалось должного внимания.

С другой стороны, местоположение городского центра связано с вопросами коммуникации. Их разрешение, однако, должно учитывать противоречивые требования самой сущности центра. С одной стороны, в результате концентрации различных видов деятельности и служб в нем, как в фокусе, встречаются интересы горожан и происходит постоянный напряженный прилив и отлив автомобильного движения, а в дни торжеств, митингов и манифестаций – массовое пешеходное движение. С другой стороны, городской центр в принципе предназначен для пешеходов, для их спокойных встреч, пребывания и движения. Все это осложняется конфликтом, часто возникающим между необходимостью ограждения центра от беспокойства, причиняемого внутригородским движением, и обстоятельством, что общегородская структура с ее диаметральными или радикальными магистралями направляет именно в городской центр основные потоки этого движения. Типичный случай такой структурной ситуации представляет главный центр Софии. К этим трудностям следует добавить вопрос стоянок для многочисленных автомобилей (число которых в центре достигает 10–15 % их общего количества в городе), как и перегрузки общегородского надземного транспорта (трамваи, автобусы, троллейбусы). Градостроители прилагают различные методы к разрешению

этих сложных и противоречивых требований коммуникации. Одни специалисты предлагают защитить центральное ядро «броней» больших собирающих артерий, которые обходили бы центральное ядро или располагались под острым углом с целью недопущения в нем транзитного или чуждого ему движения. Само ядро предоставляется пешеходам, причем обслуживание автомобилями обеспечивается проездом в тупики, заполненные многоэтажными стоянками и гаражами. Другие специалисты предлагают разделить движение в зоне городского центра на два уровня: верхний – для спокойного движения пешеходов с доступом в магазины, рестораны и культурные учреждения, и нижний – для автомобилей, общественных средств транспорта, для хозяйственного обслуживания заведений и домов, а также для стоянок автомобилей. Эти «системы», разумеется, не следует применять догматически. Их можно объединять или дополнять в зависимости от характера города и индивидуального решения его центра.

Однако во всех случаях вопрос о пешеходе – о его правах и соответствующих градостроительных решениях в большом городе и, в частности, в городских центрах и их торговых секторах – становится все более актуальным. В этом отношении показательным является учреждение особой Ассоциации по защите прав пешехода в Париже, цель которой направлена на защиту и соблюдение прав пешехода с учетом моторного движения и особенно потребностей жизни, отдыха и детских игр и др. В то время как на жилых территориях само разделение на жилые микрорайоны уже обеспечивает пешеходное движение жителей, значительно более сложным и трудным становится решение этого вопроса в центральных зонах – городских центрах и их торговых секторах. Здесь вопрос о размере и охвате этих пешеходных зон пока остается дискуссионным. Спорным остается и способ их осуществления – путем изоляции этих зон от моторного движения, или только его ограничения (по виду и времени), или же посредством разделения на различные уровни пешеходного и автомобильного движения. Пешеходные зоны в городе и в его общественных центрах надо решать, определять их размеры и оформлять индивидуально, с учетом их назначения и характера, имея в виду не только функциональные, коммуникационные, экономические и технические условия, но и психологические и художественные требования и воздействия. Надо помнить, что в пешеходных зонах главным фактором является человек, его масштаб, восприятие при пешеходном движении и чувство, что он движется среди близких, с которыми он знаком, с которыми здоровается и духовно общается. Поэтому большое значение имеет плановое и объемное решение, а также определение размеров пешеходной зоны. На первом месте здесь стоит вопрос о решении, оформлении и мебелировке плоскости пешеходной зоны и низких объемах, доступных обзору человека. Умелое использование небольшого уклона местности для устройства ступеней, небольших подпорных стенок, настилов из плиток (различных по окраске и фигурам), дополненных партерами газона и цветников, украшенных скульптурой и небольшими архитектурными формами, фонтанами и водяными эффектами, низкими витринами и другими подобными, оживленными вечером художественным освещением – все это нераздельно связано с решением пешеходных зон. Различными будут творческие методы применения, когда вопрос коснется создания пешеходной зоны для массовых прогулок к данной сравнительно отдаленной цели или на короткое расстояние («корсо»), для случаев скопления людей при статичных общественных собраниях под открытым небом или же для объединения культурных и административных учреждений в общественных центрах, или, наконец, для обслуживания посетителей в оживленных торговых центрах. Прошлое и настоящее предлагают нам богатый выбор примеров, которые мы не имеем ни возможности анализировать здесь, ни извлечь из них урок. Из прошлого можно привести два наиболее типичных примера – площадь св. Марка вместе с эспланадой у Гранд-канала в Венеции и главная улица в г. Дубровник, не говоря о многих наших «чаршийских»<sup>1)</sup> улицах и площадях периода Возрождения. Из многочисленных современных достижений может упомянуть некоторые из наиболее удачных – деловой центр Стокгольма и торговые центры его сателлитных городов Харлоу и Фарста, а также городов Роттердам, Базель, Ковентри, Кассель, Эссен, Штевенале, Познань. В этом отношении интересны и конкурсные проекты оформления торговой улицы Прагерштрассе в Дрездене, главного общественного центра нового города Ашдод в Израиле, главной площади Сан-Франциско<sup>2)</sup> и др. Во всех этих случаях можно отметить, что фактор – человек и его требования – были в центре творческой задачи. Они показывают нам, какую ценность представляет создание атмосферы уюта, оживления и общения. В некоторых

---

<sup>1)</sup> Чаршия – центр ремесленного производства и торговли.

<sup>2)</sup> На Международном конкурсе проектов оформления этой площади в 1965 г. I премию получил проект болгарских архитекторов – жены и мужа Ангелы Данаджиевой и Ивана Цветина.



городах может быть это доведено до крайности и создало обстановку пешеходной перегрузки и затора, что, несомненно, нежелательно. Примером могут послужить деловой центр в Стокгольме, торговая площадь г. Фарста в Швеции и др. Также можно отметить искажения в этом направлении при решении центров Софии, Варны, Бургаса, Благоевграда. В некоторых из них, однако, наблюдается увеличение размеров предусмотренных пешеходных зон, из чего вытекает отсутствие уюта в их интерьере (рисунок 4.1).

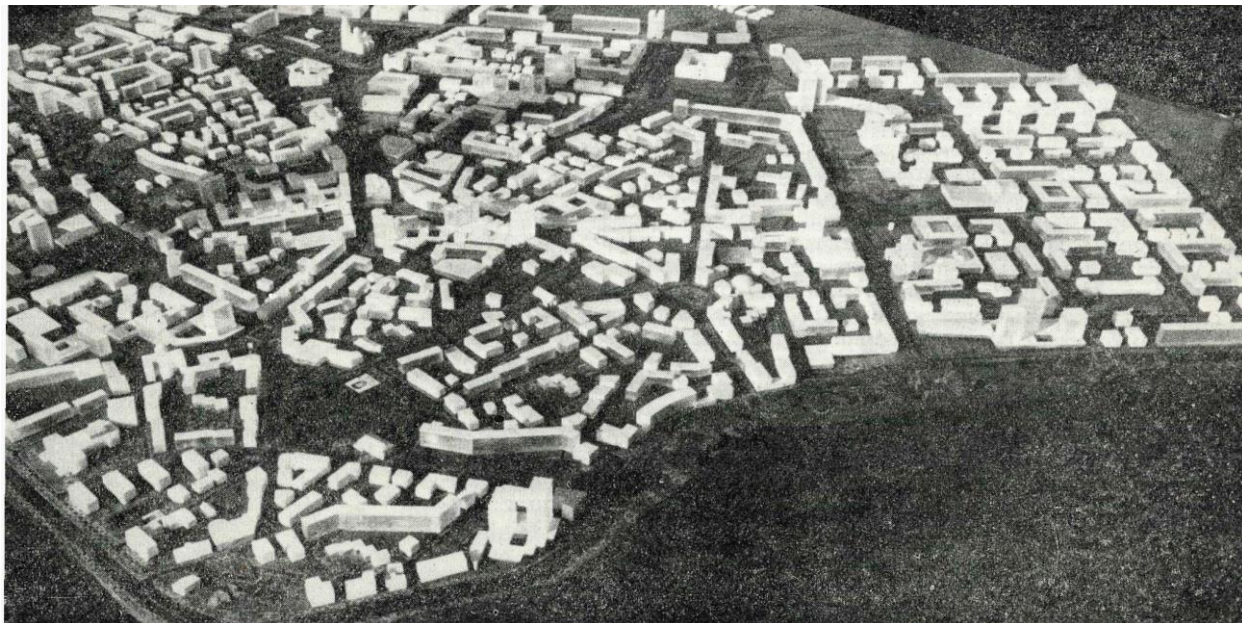


Рисунок 4.1 – Макет конкурсного проекта центра г. Варна, 1966 г., отражающий стремление к верной масштабности и реальности, коллектив под руководством проф. архит. Л. Тонева

Градостроительная практика указывает на то, что в зависимости от размеров и характера города и его исторических, географических и других особенностей плановая композиция городского центра может быть решена различными способами, например:

- как отдельная площадь с принадлежащими ей частями улиц, садов, общественных и жилых зданий. Такими обычно бывают центры сравнительно небольших городов и районных центров;
- группа или система площадей с примыкающими к ним частями улиц, садов и зданий. Таковы по большей части общественные центры Софии, Пловдива и некоторых других городов;
- главная улица (прямая, кольцевая или другая), городской хребет и расширение площади и зеленых участков, соответствующие здания. Такие примеры встречаются уже в античности (города Тимгад и Ламбизис), но классическими стали центры Вены – развитой на пяти отрезках его Ринга, Киева – на бульваре Крещатик длиной около 600 м, площадь «Вацлав» в Праге и др. В новый деловой центр Парижа на оси бульвара Обороны вложена такая же композиционная концепция. Подобным образом построены центры городов Шумен, Кырджали, Силистра и др.

Но независимо от того, какова общая плановая структура городского общественного центра, он должен представлять в композиционном отношении одно целое, единый и законченный архитектурно-градостроительный ансамбль или систему ансамблей. В этой композиции необходимо наличие гармоничного разделения по степеням составных частей или отдельных ансамблей с четким выделением наиболее сильного из них. Это, несомненно, связано с объемным оформлением центра и его пространств, на чем мы остановимся позже.

Когда идет речь о плановой композиции городского центра, надо обращать особое внимание на размеры городского центра и его составных частей. Мы знаем, что они определяются функциональными, коммуникационными и художественными требованиями, но надо учитывать величину и характер города, исторические и природные данности. Серьезную опасность для композиции городского центра представляют, однако, увлечения гигантоманией, преувеличением размеров и механическим заимствованием готовых решений городских центров других более крупных городов.

Не менее опасны и примитивные, элементарно-схематические или неоправданно пышные, осявые и сухие симметрические решения, не продиктованные потребностями жизни и не связанные с

живым организмом города. Проявление такого схематизма в плановой и объемной композиции чувствуется в градостроительных проектах. К основным вопросам плановой композиции городского центра надо добавить и необходимость руководствоваться реальностью решения и возможностью его применения по этапам. Вопрос реальности, однако, не следует рассматривать догматически. Мы знаем, что реальность градостроительного проекта не только состоит в формальном сохранении существующих зданий, благоустройственных сооружений и механическом удовлетворении цифровых требований данной программы, но и заключается в чем-то значительно более глубоком и ответственном – в самой творческой идее и концепции решения, связанных с сущностью творческого метода социалистического реализма.

Прежде всего вопрос здесь касается реального учета природных данностей и исторически обособившегося характера города, как и правильного определения будущего характера и тенденций развития этого города в общем и, в частности, его центра. Здесь могут столкнуться две противоположные тенденции: сохранить и развить характер, структуру и специфический образ существующего города или центра, устранив их недостатки и подготовив их к требованиям будущих потребностей жизни, или же считать, что существующий характер, структура и образ города или его центра являются неправильными и неподходящими и предложить для них «авангардные» решения, различающиеся от современного состояния.

Мы считаем правильной и прогрессивной первую концепцию, лишь она может обеспечить каждому городу не только более экономное и рациональное решение, но и индивидуальный, неповторимый образ. Пренебрежение существующим уже городом приведет к забвению его прошлого и к тому, что для него мы будем чужими. В этом отношении может быть поучительным пример первого градостроительного плана Ленинграда 1935 г., согласно которому новый городской центр предусматривался вдали от исторически обособившегося берега Невы. Но жизнь заставила отказаться от этого нереалистического решения и потребовала развития создававшегося веками прекрасного ансамбля. Можно привести еще много примеров. В мировом градостроительстве нет случаев применения новых градостроительных планов с коренным изменением характера и облика существующего города или его центра. Наоборот – всегда стремились к постепенной и постоянной реконструкции, обновлению, дальнейшему развитию существующего, не порывая с ним, но с учетом будущего. Даже при восстановлении разрушенных во время войны городов сознательно старались восстановить наиболее типичные черты города до его разрушения, разумеется, не стремясь к реставрации.

Но реальность решения данного городского центра или системы центров зависит и от соблюдения ряда основных требований градостроительства:

- размеров, охвата и масштаба центра по отношению к городу в целом;
- решения городских коммуникаций с учетом потребностей центра;
- насыщенности, расположения и размещения различных общественных, культурных, деловых, торговых, жилых и других зданий в пределах центра;
- архитектурно-художественного образа центра в связи с характером города и природной данностью и т. д.

Наконец, здесь надо уделить особое место экономической стороне решения и эффектному использованию мест в центральном ядре, ввиду того, что они являются наиболее ценными и для них необходимы самые дорогие инженерно-технические и благоустройственные сооружения, эксплуатация которых может повысить вдвое их стоимость. Поэтому и возможность реализации предвиденных по этапам с законченной эффективностью и художественным образом каждого этапа является основной частью реальности решения.

В международной градостроительной практике в последнее десятилетие можно отметить ряд исследований новых общегородских или деловых центров, где можно встретить как ценные новые находки, которые следует использовать, так и увлечения, которым подражать безусловно не следует.

## 5 ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА МАЛЫХ И СРЕДНИХ ГОРОДОВ

---

Многие малые городские населенные пункты развивались из крупных сел и местечек, что отложило свой отпечаток на градостроительную структуру городов, а также отдельных зданий и сооружений в них. В ходе Великой Отечественной войны все населенные пункты были в разной степени разрушения. В послевоенное время началось их активное восстановление и реконструкция. Практически все градостроительные комплексы и ансамбли, в особенности административно-общественные центры, – плод работы специалистов XX века. На современном этапе развития идет дальнейшее развитие мыслей и идей, заложенных в то время.

Особое значение общественный центр малого города приобретает в связи с культурно-бытовым обслуживанием населения прилегающих районов.

Можно провести определенную параллель под принципами формирования общественных центров малых городов. Как и в сельской местности, зачастую они «пресыщены» общественной нагрузкой. С одной стороны, это вызвано необходимостью комбинирования и совмещения функций, но в то же время ограничивает возможности дополнительного развития отдельных жилых частей города, которые бы могли активно вписаться в общественную жизнь населенного пункта. Это дало бы толчок к более активному благоустройству новых улиц, созданию новых пешеходных и автомобильных связей. Примерами подобного разделения функций может служить обособленное размещение автомобильных и железнодорожных станций, формирующих отдельные специфические места притяжения населения (Наровля, Ельск, Ветка и т. д.), обособленное расположение больничных и поликлинических отделений, формирующих целые комплексы (Наровля, Житковичи).

Общественные центры малых городов имеют компактный характер. Диаметр центральных зон поселений составляет обычно не более 1 км. В процессе формирования они приобретали многопрофильный характер. В основе лежало административно-идеологическое начало, которое дополнялось социально-бытовыми, культурно-просветительскими, спортивно-рекреационными объектами. В центральную зону могли попасть и духовные центры – церкви и костелы, синагоги, но их значение резко принижалось. Это достигалось либо архитектурными приемами (путем смещения градостроительных акцентов, когда культовые сооружения осознанно скрывались новыми зданиями, отходили на второй план), либо их физическим уничтожением (полным или частичным с организацией новой функции в здании).

Административное ядро решалось в виде центральной площади, на которой размещалось здание местной администрации. Позже оно могло расширяться за счет иных властных и управленческих структур: здание компартии райкома, отделения внутренних дел, судов, и т. д. Таким образом, формировались целые «административные группы». Характерным примером может служить площадь Ленина в Петрикове или застройка по ул. Держинского в Ельске.

Параллельно шло формирование комплекса рекреационных, культурно-просветительских, торгово-экономических, социально-бытовых объектов: парки, скверы, дома культуры, быта, магазины, банки и прочее. Они могли как дополнять административное ядро в пределах одного градостроительного элемента (площадь, улица) (Хойники, Петриков, Туров, Житковичи), так и развиваться на соседних: сформировать новую площадь, квартал, улицу (Наровля, Чечерск).

На основе проведенных авторами исследований все многообразие планировочных структур центральных частей городских поселений можно представить в виде нескольких **абстрактно-**

**идеальных схем**, которые в реальности не представлены в чистой форме, но имеют яркое тяготение к одному из видов:

- точечная – площадь (сочетание нескольких площадей);
- протяженная – улица (несколько улиц, на пересечении которых сформирована общественная площадь);
- квартальная – в пределах квартала или нескольких;
- комбинированная – сочетание вышеперечисленных видов в различных сочетаниях.

Наряду с общественными центрами шло формирование локальных, узкоспециализированных акцентов: спортивных, медицинских, просветительских, торговых и т. д. Крупный объект, рассчитанный на массовое посещение, автоматически становился магнитом для формирования вокруг него определенной среды. В масштабах малого города таковыми объектами являются любые административные или общественные постройки. Не обязательно, чтобы они располагались рядом с городскими центрами. Критерии их места размещения различны, но тот момент, что они являются центром притяжения всего городского населения или значительной его части, придает этому месту определенный вес. Таким образом, формируется целая сеть общественных центров с более низким рангом.

**Общегородскую структуру общественных центров** можно представить по мере убывания их административно-общественного значения (рисунок 5.1):

- городской центр – полифункциональное образование, состоящее из комплекса общественных функций (под функцией подразумевается объект для ее наполнения) районного и городского значения;
- местный центр – образование, состоящее из одной или нескольких функций районного или городского значения, расположенное на относительном расстоянии от городского центра. Это могут быть спортивные центры (бассейны, стадионы, залы и иные объекты), религиозные, мемориальные, рекреационные, торговые (рынки), транспортные (автостанции и железнодорожные вокзалы), лечебные (поликлинические учреждения и больницы) и т. п.;
- локальный центр – монофункциональное образование, зачастую торговое, шаговой доступности, рассчитанное на оказание услуг окружающему населению.

Рассмотрим каждую из абстрактно-идеальных схем в общей канве структуры городских центров.

Точечная схема характерна для небольших населенных пунктов (городских поселков и городов с населением 3–5 тыс. человек, не имеющих статуса районного центра), где набор значимых общественно-административных объектов ограничен. Характерным примером служит город Туров, центр которого сформирован вокруг площади, образованной изгибом улиц Ленинской и Кирова. Здесь расположены как административные объекты, так и рекреационный комплекс – сквер, набережная, объекты культурно-бытового обслуживания – рестораны, кафе, гостиница, дом культуры и т. д., крупный религиозный центр – управление Епархии Православной церкви и Кафедральный собор в честь святителей Кирилла и Лаврентия Туровских.

В непосредственной близости к городскому центру примыкают центры местного значения: автостанция с торговыми рядами, историко-культурный комплекс на месте древнего городища и иные объекты.

Протяженная схема характерна для городских поселений, появившихся на базе сельских населенных пунктов и сохранивших в себе, в своей основе, уличную планировочную схему (рисунок 5.2). Характерным примером может служить городской поселок Лельчицы. Центральная часть города сформировалась на пересечении улиц Советской, Красноармейской и Ленина, где на уширении проезжей части образована административно-общественная площадь. Застройка пространства сформирована такими объектами, как администрация района, торговый центр с рестораном, здание Совета районных депутатов. Интересно расположение памятника Ленину с трибуной – в юго-восточном углу площади. С одной стороны, идеологическая функция сдвинута с центральной оси пространства, образованного управленческими зданиями, а с другой, наоборот, ярко выражена и нарочито подчеркнута – монумент расположен на оси одноименной улицы и дает толчок к ее началу. Развивает центральную зону парк, разбитый в непосредственной близости к центральной площади, со зданием кинотеатра и прочими постройками.

а)



б)



в)



Рисунок 5.1 – Структура городских общественных центров (на примере города Хойники):  
а – общегородской административный общественный центр;  
б – местные центры; в – локальные центры

**ПРОТЯЖЕННАЯ  
СХЕМА (НА ПРИМЕРЕ  
ГОРОДСКОГО  
ПОСЕЛКА  
ЛЕЛЬЧИЦЫ)**

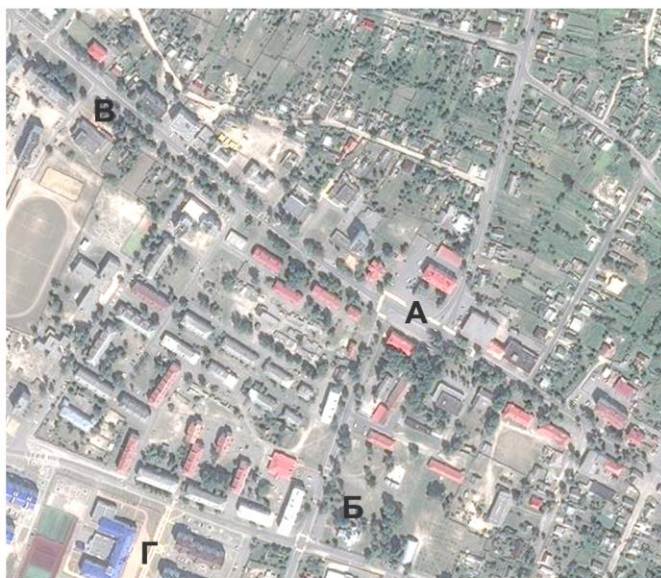
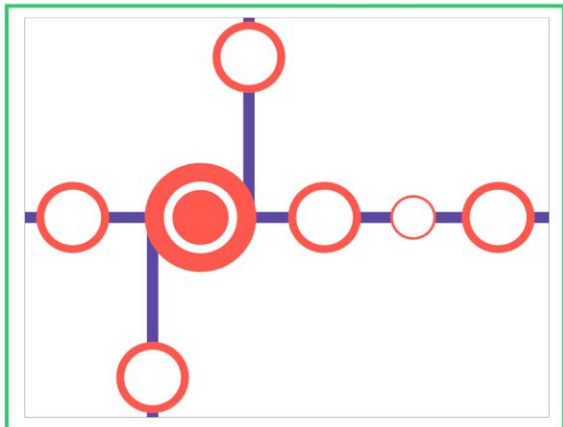


Рисунок 5.2 – Протяженная схема планировочной структуры общественных центров малого города (на примере г. п. Лельчицы):  
А – центральная площадь; Б – храм в честь Святой Троицы; В – городской центр культуры; Г – гимназия

Далее на улицу Советскую в оба ее конца «нанизываются» местные центры: гостиница, дом культуры, стадион, автостанция, рынок, профтехучилище – в одну сторону, магазины местного кооперативного союза, ДЮСШ, католический костел и другие объекты – в другую. Перпендикулярно – улица Красноармейская с местными центрами: православной церковью, районной гимназией, а также улица Ленина с учебно-просветительскими объектами (средняя школа и детский сад) и лечебно-поликлиническим и больничным кварталом.

Подобная структура прослеживается и в городском поселке Октябрьский: по улицам Советской и имени Бумажкова, на пересечении которых устроена административно-общественная площадь Ленина. Интересно то, что сам памятник Владимиру Ильичу расположен в противоположном конце Советской улицы, а на этой площади воздвигнут монумент местным партизанам, сражавшимся в годы Великой Отечественной войны.

Квартальный вид является своеобразным симбиозом первых двух структур (рисунок 5.3). Характерным примером является город Чечерск. Ядром населенного пункта служит площадь между Советской и Комсомольской улицами. Здесь расположено здание администрации района, исторический музей в бывшей городской ратуше, кинотеатр, сквер и другие объекты. Вдоль улицы Советской, начиная от площади, расположены центральные городские кварталы со среднеэтажной многоквартирной селитьбой, знаковыми объектами культурно-бытового обслуживания (отделения почты, универмаг, ресторан), культовыми историческими сооружениями (Преображенская церковь), промышленными объектами (винодельческий завод), больнично-поликлиническим комплексом и другими. Рядом с административным ядром устроен парк с амфитеатром и выходом в пойму реки Сож.

Комбинированный вид рассмотрим на примере нескольких городов с разными планировочными структурами. На наш взгляд, планировочные структуры малых городов Восточного Полесья можно условно разделить на две группы: компактные и развитые. Большинство малых городов имеют компактную структуру (Буда-Кошелево, Ветка и др.). Развитая планировка сложилась в Хойниках, Добруше и других городах. Основой для образования такой структуры служат природные или антропогенные факторы-преграды, не позволяющие формировать компактные схемы. Указанные различия влияют на функциональный состав и площадь административно-общественных зон населенных пунктов.

Буда-Кошелево является характерным примером населенного пункта с компактной планировочной структурой. Город обладает целостным и весьма насыщенным объектами городского и районного уровня общественным центром. Он (центр) представляет собой единую ось (улица имени Ленина), идущую от железнодорожной станции на окраину города, где переходит в магистраль районного значения. На данную ось «нанизаны» отдельные функциональные узлы, представленные в виде групп зданий, учреждений и градостроительных образований, сходных по своему назначению.

Первым идет транспортный пассажирский узел, представленный железнодорожной станцией на участке магистральной дороги Гомель – Жлобин и расположенной рядом автобусной станцией. Характерная черта – здание пассажирского павильона и прочие станционные постройки железнодорожного вокзала вынесены в заливный массив.

Второй узел – группа социально-культурной составляющей. Сюда входит универсальный магазин продовольственных и непродовольственных товаров, районный дом культуры, сквер со стадионом и летней танцплощадкой, административные здания.

Третий узел – административно-деловой. Он сформирован на центральной площади города на пересечении улиц Ленина и им. Горького. Здесь располагаются здания администрации района сопутствующих исполнительных структур (Совет депутатов и многих общественно-политических групп и объединений), а также банковский комплекс.

Четвертая часть данной оси представлена малоэтажной/среднеэтажной селитьбой с «вкраплениями» общественных структур – кинотеатр, детские дошкольные учреждения, школа, мемориальные объекты, торгово-развлекательные учреждения (рынок, кафетерии, магазины). Данная часть имеет ответвление от главной оси в обе стороны улицы, что расширяет границы центра до масштабов всего квартала. Такое перераспределение функций на «объем» городской ткани, а не только на «линию», во-первых, делает город более компактным и удобным, не «растягивая» его, – более экономный расход земли под застройку; во-вторых, формирует удобные связи между отдельными структурами; в-третьих, разгружает основную ось, распределяя население более равномерно по территории центральных кварталов. На ответвлениях располагаются управление внутренних дел райисполкома, районный суд, поликлиническое отделение и районная больница, районный узел связи и прочие объекты.

КВАРТАЛЬНАЯ  
СХЕМА (НА ПРИМЕРЕ  
ГОРОДА ЧЕЧЕРСК)

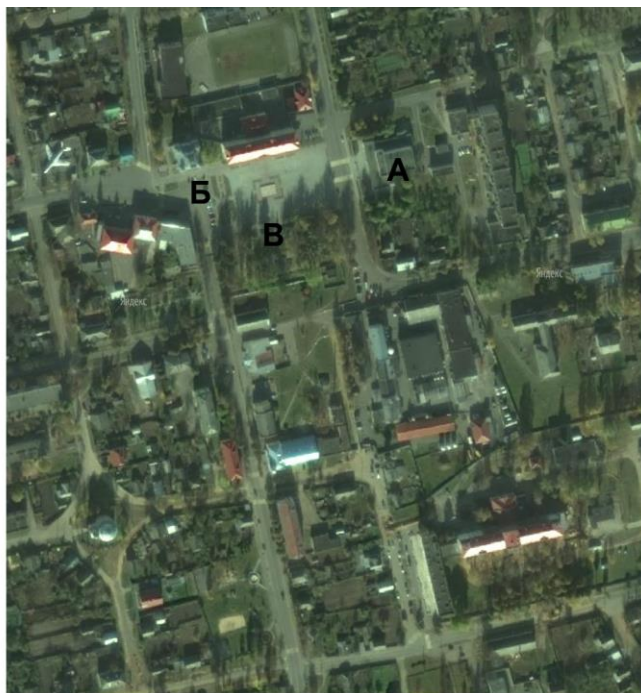
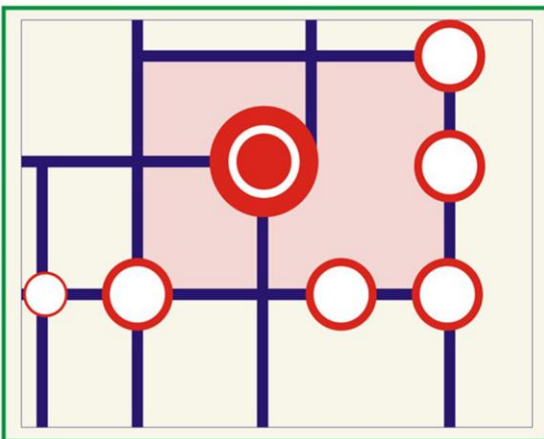


Рисунок 5.3 – Квартальная схема планировочной структуры общественных центров малого города  
(на примере города Чечерск):  
А – кинотеатр; Б, В – центральная площадь



На данный момент на этой оси продолжает формироваться новый узел – среднеэтажная селитьба (на окраине города возводится небольшой жилой микрорайон) с крупным торговым центром.

Пешеходная доступность каждого из узлов (между собой) составляет 5–10 мин. Время на передвижение от мест приложения труда до селитьбы также не превышает обозначенного времени. Увеличивается время на передвижение от жилья до объектов образования – детских садов и школ – из-за ограниченной численности населения нет необходимости возводить новые учреждения, а также до объектов торговли товарами не первостепенной необходимости. Такая тенденция характерна для малых городов.

Вокруг центра сформирована селитебная зона. Ближе к главной оси города размещается многоквартирная застройка домами малой и средней этажности (до 5 этажей включительно). Процент капитальной застройки в масштабах города незначителен. Основная масса жилья представлена частными усадебными домами.

Компактная структура городского поселения приводит к качественно и количественно разной степени использования элементов города населением. Насыщенные объектами услуг центральные элементы (улицы, кварталы) активным образом притягивают людей, автоматически развивая сложившееся разнообразие новыми элементами. В это же время соседние градостроительные образования превращаются исключительно в жилые, что сразу же снижает частоту их использования. Снижение количества посещений может сказаться в последующем развитии на снижении качества благоустройства, на второстепенности выделения городом средств на реконструкцию и поддержание порядка, зданий, тротуаров, дорог и т. д. по причине повышенного внимания к центральным элементам.

Дабы исключить подобные перекосы, можно использовать градостроительные приемы. Один из таких приемов и был применен в Буда-Кошелево. Желание освободить центральную площадь от транспортной нагрузки дало, на наш взгляд, дополнительные плюсы городской структуре. Городская площадь образована на пересечении улиц Ленина и Горького. Закрытие сквозного движения автоматически разорвало улицы, превратив их в тупиковые. Это дало импульс к активному поиску и использованию альтернативных путей объезда. Таковыми стали улица Комсомольская, по которой осуществляется подъезд к авто- и железнодорожной станциям, и ряд поперечных проулков между улицами Горького и имени 50 лет Октября. Таким образом, в активную хозяйственную работу города включена не только центральная улица, а целые кварталы по обе стороны от нее.

Развитую планировочную структуру рассмотрим на примере города Добруша. Наряду с Хойниками, этот населенный пункт обладает несколькими ярко выраженными частями.

Административно-общественный центр сложился в районе площади Ленина на пересечении улиц Паскевича, Гагарина и проспекта Мира. Центральная площадь и прилегающая к ней территория выполняют роль административного, культурного, просветительского центра, дополненного функцией торговли. Здесь расположены здания райисполкома и сопутствующих учреждений, краеведческий музей и другие здания и сооружения.

Второй общественный центр сформировался на другой стороне реки Ипуть, вдоль проспекта Луначарского. Помимо значительной социально-бытовой и культурно-просветительской функции, здесь расположена зона среднеэтажной многоквартирной селитьбы, что превращает это место в полноценную самостоятельную городскую структуру.

Между обозначенными узлами в излучине реки устроен парк, с которого открываются живописные речные панорамы городской застройки.

На указанной оси на относительно расстоянии от первых двух узлов находятся местные центры: железнодорожная станция, общественный центр района многоквартирной застройки у фарфоровой фабрики. Между этими точками социальной активности устроены локальные акценты: монументы и памятники, магазины, школы и прочие объекты.

Основными «магнитами» для людей являются торговые объекты, появление которых становится отправной точкой к изменению окружения. Притягивая людей, они приводят в окружающую среду новые объекты: общепит, досуг, повышая качество пространства.

На основе вышеизложенного вырисовывается необходимость формирования новых рекреационных центров населенных пунктов либо жилых районов на основе сочетания различных функций городской жизни, а также реконструкция уже сформированных центров городов с созданием комфортных условий для пешеходов.

В масштабах малого города любой общественный объект имеет большой потенциал для того, чтобы стать местом притяжения социальной активности населения и сформироваться как центр (любого ранга) окружающей застройки. Рассмотрим влияние функции торговли на планировочные каркасы городских поселений.

Почему именно торговля? Она наряду с производством всегда являлась двигательной силой в становлении и развитии городов, а на современном этапе приобретает еще больший вес из-за своей мобильности. Она закладывает основы личных и межселенных, межгосударственных отношений, вовлекая население в глобальную сеть экономических связей. Торговля дает толчок к открытию и освоению новых территорий, развитию инфраструктуры, определяет точки формирования населенных пунктов, наделяет их определенными функциями.

Благодаря естественному человеческому желанию обладать необычными и полезными объектами, торговля – постоянно изменяемая и трансформируемая сфера социально-экономических отношений. Она обогащает архитектуру новыми типами зданий и сооружений, градостроительными комплексами, комбинируя разнообразные функции, зачастую не связанные между собой и далекие друг от друга, на первый взгляд. Проникает в повседневную жизнь человека настолько глубоко, что влияет на его взгляды, вкусы, ценности и мировоззрение, начиная от формирования привычек, желаний и мыслей до выбора повседневного маршрута, формы проведения досуга и определения места жительства.

Таким образом частично можно объяснить и процесс миграции населения из небольших населенных пунктов в крупные. Близость к разнообразию получаемых услуг, пускай ими человек и пользоваться не будет, но осознание того, что в любой момент он их может получить, является иногда определяющим фактором в пользу жизни в большом городе.

Государство постоянно уделяет внимание качеству услуг, в контексте их разнообразия, оказываемых сельскому населению. Создав определенный перечень их, оно задает некую планку в расчете на частную инициативу, которая сможет оперативно заполнить ниши. Один из таких элементов – рынок как альтернатива универсамам местных райпо.

Чем является рынок для малого города? Это не просто место, где продаются и покупаются товары и услуги. Это, в немалой степени, так же и место для общения и встреч. В выходные дни жители населенного пункта и окружающих деревень устремляются сюда, чтобы что-то приобрести. Заодно у них появляется возможность случайным образом встретить знакомых им людей. Рынок – это место максимального скопления людей в неспражничные дни. Для многих сельских жителей это своеобразное окно в мир современных тенденций и направлений, ведь именно здесь можно увидеть сегодняшние образцы различных товаров и продуктов.

Во второй половине XX в. таким активным местом являлись центральные районные универсамы, располагавшиеся зачастую в комплексе с рестораном, кафетерием, почтой, банком и прочими организациями по оказанию услуг. Выход в город в выходные дни представлялся неким праздником, когда можно было провести время в кругу семьи, прогулявшись с детьми в городской парк, либо приобрести некую новую вещь. В существовавшей на тот момент плановой экономике для подобной организации быта и досуга было много плюсов. Люди знали, что те услуги, которые они получали у себя в населенном пункте, ничем кардинально не отличались от аналогичных, предоставляемых в больших и крупных городах. Причем такой же перечень был представлен и в соседних регионах. Конечно, при необходимости приобретения более уникальной вещи приходилось выезжать в областной центр либо столицу, но в основной массе распределение шло равномерно.

Всплеск и последующий постоянный рост уровня автомобилизации населения развитие сети автомобильных дорог и железнодорожных путей привели к увеличению мобильности граждан.

Рынок в малых городах остался некой рудиментарной функцией. Он может работать по определенным дням, часть работников (продавцов) – приезжие. Основной ассортимент – товары повседневного спроса с бюджетной ценовой характеристикой. Отсюда и внешний вид рынка – пу-

стая площадь с твердым покрытием, в лучшем случае – с сооруженными временными павильонами. Рынки, включая всевозможные постройки администрации, вспомогательных служб, вместе с автомобильными парковками занимают площадь целого квартала или его половину. Размеры в основном не превышают 100×100 м. Такие рынки характерны для населенных пунктов, расположенных рядом с крупными и большими городами, а точнее, где есть устойчивая пассажирская транспортная связь с ними: Наровля, Ельск, Ветка, Октябрьский и др. В городах, расположенных на удаленном расстоянии от центров тяготения населения, либо где транспортное сообщение ограничено (Хойники, Лельчицы) рынок является более постоянной структурой, а сами эти поселения становятся локальными межрайонными «магнитами».

Так, чтобы жителю Хойников попасть в Гомель или Мозырь, Речицу, не говоря уже о Минске, необходимо подстроится под расписание автобусов или поездов, количество рейсов которых ограничено, а по железной дороге необходимо еще учитывать и пересадку. На подобную поездку может уйти целый день и вымотать человека, поэтому они (поездки) носят эпизодический характер.

Рынок (торговое пространство) создан для обслуживания массового количества людей и поэтому тянется к ним. То есть его размещение в городской черте обычно связано с попыткой установления основных скоплений людей на территории города, выявления главных транспортных пассажирских потоков и привлечение окружающего сельского населения. Исходя из этого четко прослеживается *несколько устойчивых связей в размещении торговых рядов*:

- 1) прямая связь, или непосредственное соседство объекта внешнего транспорта (автостанция, железнодорожный вокзал) и торговой площадки (Петриков, Лельчицы, Октябрьский и др.);
- 2) прямая связь, или непосредственное соседство с селитебной застройкой (с максимальной плотностью населения в рамках города) (Хойники);
- 3) центральное размещение рынка в городской черте с удобной и относительно равной степенью доступности (как по расстоянию, так и по сложившимся транспортным маршрутам) к основным селитебным районам (Чечерск, Лоев, Добруш и пр.).

В последние годы в малые города начала приходить общереспубликанская торговля. В населенных пунктах появляются торговые центры комплексного обслуживания, предоставляющие услуги и товары на качественно новом уровне, равном уровню больших и крупных городов. Дополнительным фактором в их пользу является то, что они дают местному населению чувство осознания того, что в населенном пункте есть объект «как в столице». Подобные торговые центры размещаются на свободных площадях в максимальной близости к многоэтажной застройке, с учетом наличия удобной транспортной связи с пригородными населенными пунктами. Они рассчитаны на обслуживание не только городов, но и жителей соседних регионов.

Учитывая размеры объектов, их размещение, а также качество отделки и архитектуры зданий, контрастирующие с соседней селитебной застройкой, они становятся архитектурными акцентами в композициях городских поселений. Таковыми являются торговые центры в городах Ветка и Добруш, городских поселках Октябрьский и Лельчицы.

Помимо формирования новых торговых точек на карте населенного пункта, подобные торговые центры могут формироваться в соседстве с уже существующими торговыми площадями (рынками и базарами), развивая центр социальной и деловой активности населения. Такое соседство привлекает новые функции: банковские отделения, конторские службы и пр. Ярким примером подобного соседства является Чечерск.

Тип торговли на рынках и ее влияние на общественную жизнь городов позволяет провести определенную аналогию с ярмарками, проводившимися в населенных пунктах на рубеже XIX–XX вв. Это было событием не частым, но регулярным, которое собирало на время проведения большую массу местного населения. Проводились ярмарки на центральных площадях, в административном и культурном (религиозном) центрах поселений и являлись знаковым событием в жизни городов.

Подобные ярмарки нынче проводятся как часть мероприятий, приуроченных к государственным праздникам (День Победы, День Независимости и пр.). Но возникает мысль, почему

не проводить такие мероприятия постоянно, рассматривая рынок как ярмарку? Это позволит более рационально использовать общегородское пространство, ведь торговлю можно переместить на центральную площадь, а освободившееся пространство отдать под застройку (жилье, производство). Учитывая тот факт, что рынки расположены в относительной близости к центральным частям городов, т. е. в местах, где уже сформирована транспортная и инженерная инфраструктура, освоение данных территорий позволит сэкономить значительные средства застройщиков.

Тех продавцов и сотрудников рынка, которые осуществляют свою деятельность на постоянной основе, данный шаг заставит изменить формат своей работы – им необходимо будет открывать магазины. Это позволит оздоровить городскую среду, добавив в нее ряд новых и значительных компонентов: торговых лавок и павильонов, кафе и прочих заведений, как следствие можно будет рассмотреть вопрос о формировании полноценной торговой зоны в виде улицы, квартала, площади и т. п.

**Создание пешеходной улицы в населенном пункте** приводит к глобальному пересмотру дорожно-транспортной сети и функциональных связей района города или города в целом. Основной двигатель развития пешеходной улицы – торговля и досуг. Проблема состоит в том, что во многих городах центральные улицы – это место, где концентрация общественных учреждений максимальна и разнообразна

Пешеходные улицы зачастую создаются в исторических городах, в местах с богатым туристическим потенциалом, там, где есть интересные памятники архитектуры и истории. В рассматриваемом нами регионе о богатом архитектурном наследии, а точнее, о его высокой плотности и концентрации говорить не приходится.

В малых городах сохранились отдельные объекты – культовые сооружения, жилые здания, иные постройки, но целостной застройки квартала, улицы не сохранилось либо им не предоставлен охранный статус. Многие были утрачены после Великой Отечественной войны, в процессе послевоенной реконструкции городов. Отдельные населенные пункты (г. п. Октябрьский, г. Василевичи) обрели городской статус только во второй половине XX столетия, являясь до того крупными сельскими поселениями. Исходя из этого, концепция создания пешеходных пространств рассчитана, в первую очередь, на местных жителей.

Пешеходная улица позволяет растянуть торговлю в плане и придать городской территории новое качество.

Во-первых, город получает индивидуальный вид: реклама, вывески, крыльца и входные группы. Все это обогащает городскую среду, придает ей активный облик. Причем, если учесть тот факт, что малые предприятия более динамично и гибче реагируют на изменения в экономической сфере, изменение содержания вывесок и их внешний вид будет более интенсивно меняться (при каждой смене владельца/арендатора торговых помещений). Конкуренция за привлечение клиентов вынудит предпринимателей большее внимание уделять благоустройству прилегающей территории, что может отразиться в появлении новых интересных малых архитектурных форм – скамьи, урны, стоянки велосипедов, информационные тумбы, цветочницы и др., клумб; применению оригинальных способов мощения тротуара и т. д. Конечно, это не мгновенный процесс, но сам факт постепенного улучшения качества уличной атмосферы будет замечен жителям и гостям населенного пункта.

Во-вторых, общественные структуры, магазины, кафе и иные объекты «растекаются» из централизованной точки в соседние городские кварталы, вовлекая их в общественную жизнь городов. Таким образом, повышается качество среды новых улиц и кварталов и требования к их внешнему виду, вынужденно улучшается инженерная подготовка территории. Дополнительно у жителей города может появиться новый маршрут для вечерних прогулок и променада в выходные и праздничные дни. Постепенно он будет увеличиваться как в длину, в пределах одной улицы, так и в глубину соседних кварталов, захватывая внутренние территории.

В-третьих, перераспределение транспортных потоков приводит к более частому использованию улиц городов, повышению их категории и благоустройству. Если до того в городе была одна

центральная улица, на обустройство которой выделялось максимум средств, то в новых условиях таких улиц может быть несколько. Причем на транспортные улицы можно выводить всевозможные вспомогательные службы и строения: гаражи, складские помещения, хозяйственные и инженерные постройки и т. д. А на пешеходной улице сконцентрировать максимум объектов непосредственного обслуживания населения.

В-четвертых, появляется возможность реконструкции окружающей селитьбы. Можно выполнить функциональное зонирование территории с четким делением на хозяйственную зону и зону отдыха. Дворовое пространство многоэтажных домов можно использовать в качестве стоянок автотранспорта жильцов, размещения подсобных построек. Игровые площадки, скамьи и беседки для тихого отдыха можно вынести на пешеходные пространства. Причем расчет мощностей этих зон можно вести не на каждый дом отдельно, а на группу домов или квартал целиком. Такой подход позволяет заложить в проекты благоустройства более развитые игровые комплексы и малые архитектурные формы, а также позволит ликвидировать «замкнутость» дворовых территорий, т. е. заставит население общаться не в кругу своего двора, а увеличит количество связей с соседними домами. При подобной системе создания общих игровых пространств и зон отдыха уменьшается финансовая нагрузка на их возведение, ложающаяся на жителей окружающих домов, т. к., во-первых, в возведении малых архитектурных форм участвует большее количество плательщиков, а во-вторых, т. к. они становятся объектом общего пользования в финансировании, может принять участие и городская (районная) администрация, а также представители малого бизнеса, ведущие свои дела на пешеходной улице.

Рассмотрев иные функции (объекты), появляющиеся в малых городах, можно отметить аналогичные тенденции к формированию вокруг него местного центра. Причем сам объект, а точнее функция – не застывшее образование, а постоянно трансформируемая «субстанция», подверженная влиянию времени, моды и образу жизни людей.

Хочется отметить, что XX век вместил в себя несколько исторических вех, отразившихся на облике городов: Российская империя, Советский Союз до Великой Отечественной войны и после нее, этап Независимости после распада Союза. Подводя черту, акцентируем внимание на том, что вторая половина XX века в истории развития малых городских поселений Беларуси стала определяющей. Именно в это время была где-то заложена, а где-то развита и укреплена база основания планировочных структур населенных пунктов. Реконструкция градостроительного каркаса после разрушений военных лет, наполнение его уникальными объектами. Новейшая градостроительная история малых городов – освоение и продолжение предыдущих эпох на основе советского достояния.

Советский Союз насытил города необходимыми структурами и функциями, другими словами, создавался требуемый объем. Многие объекты возводились по типовым проектам, где-то лишая населенные пункты индивидуальности. Большая страна привнесла и в этот аспект большой масштаб, создавалась индивидуальность на уровне республик. Сейчас эта планка снижена до области или даже района. В процессе реконструкции здания приобретают индивидуальный облик, городская среда – индивидуальное звучание.

## **6 ФОРМИРОВАНИЕ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ КРУПНОГО ГОРОДА (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ГОМЕЛЯ)**

---

Основными положениями генерального плана восстановления и развития города Гомеля, утвержденного Постановлением Совета Министров БССР 05.09.1947 г., предусматривалось, что город Гомель совместно с пригородом Новобелица восстанавливается и реконструируется как один из крупных промышленных административно-политических и культурных центров Белорусской ССР. Общая численность населения планировалась на расчетный период (1960 г.) 180 тыс. человек.

Намечено было сохранить расположение основных промышленных предприятий города: завод «Гомсельмаш», ПВРЗ, пищевой комбинат «Спартак», группы деревообделочных и пищевых предприятий Новобелицы и кирпичные заводы.

Для размещения новых промышленных предприятий и перенесения располагавшихся ранее в жилых районах и ныне разрушенных предприятий предусматривались следующие промышленные новые районы: в южной части Залинейного района; в северной части Центрального района за конесовхозом «Прудок».

В целях улучшения санитарно-гигиенических условий города Литейно-Механический завод предлагалось вынести из селитебной территории сложившегося города в новый промрайон Залинейного района. Завод им. Кирова, расположенный в центральной части города, вблизи парка им. Луначарского, временно оставался на занимаемой территории и не подлежал дальнейшему территориальному расширению. Для расширения завода предусматривалась площадка в новом промрайоне Залинейного района.

Допускалось расположение среди жилых районов города небольших предприятий, обслуживающих бытовые потребности населения города, а также швейной, обувной и трикотажной фабрик, типографии и крупозавода.

Наиболее разумным и вероятным представлялось следующее определение дальнейшего развития промышленности Гомеля.

1 В основном, промышленность должна базироваться на существующих и восстанавливаемых предприятиях.

Новые предприятия целесообразны лишь, если они связаны с местной сырьевой базой или призваны удовлетворять местный спрос (примерно в разрезе области).

2 К отраслям промышленности, развитие которых следует отметить особо, относятся:

а) промышленность строительных деталей и элементов сборных конструкций, равно и изготовление органиков и иных заполнителей с использованием отходов деревообделочной промышленности. Задачи, стоящие в связи не только с восстановительным строительством, но и с дальнейшим подъемом строительства и, в частности и особенно, жилищным строительством, предъявят к этой отрасли промышленности требования, невыполнимые без значительного расширения старой производственной базы;

б) судостроение и судоремонт: вопрос о недостаточном использовании внутренних водных путей и их огромном значении в народном хозяйстве был поставлен в третьей пятилетке с достаточной ясностью. В частности, выдающаяся роль Днепровской водной системы, возрастающая в связи со строительством новых каналов, потребует восстановления и расширения речного флота бассейна и его систематического ремонта. Гомельский завод, сооружаемый в четвертой пятилетке, призван обслуживать бассейн верхнего Днепра.

Совершенно естественно, что в первые послевоенные годы конкретные проектировки по отношению к отдельным предприятиям Гомеля могут быть сделаны лишь крайне условно на основании общих соображений. В частности, было бы слишком смело утверждать, что в течение многолетней

жизни города в нем не возникнет оснований для строительства какого-либо иного предприятия, помимо предусматриваемых в настоящем проекте.

Проектом предусматривалось возможное развитие города в северном направлении за счет освоения существующего ныне аэродрома гражданского флота, резервирование для жилья территории в районе деревни Прудок и в западном направлении в Залинейном районе, вплоть до границы заболоченных территорий и железнодорожной дорожной ветки к южной группе промышленности.

В районе Новобелицы для расширения города используется лишь значительная, возможная к освоению, территория к югу вдоль шоссе на Киев.

Таким образом, территориальное развитие города по выполненному генеральному плану в значительной степени ограничивалось как естественными условиями, так и местоположением железнодорожного узла. Развитие города Гомеля предполагалось осуществлять как по линии некоторого территориального развития, так и по линии интенсификации застройки, в частности в северной части Центрального и Залинейного районов и в Новобелице.

Новое жилищное строительство Центрального района после восстановления и освоения свободных территорий внутри города должно идти за счет использования территорий аэродрома. Новые жилые районы Залинейного района располагаются в западной его части вплоть до пониженной заболоченной территории. Северо-западный жилой район, по существу говоря, почти весь застроен и лишь незначительная часть юго-западной территории может быть использована для освоения под жилье. Здесь возможна лишь некоторая реконструкция.

Район Прудок и аэродрома при населении города в 180 тысяч жителей и расселении по норме жилой площади в  $6 \text{ м}^2$  на 1 жителя может рассматриваться как резерв. Последний должен быть использован при дальнейшем улучшении жилищных условий.

Промышленные предприятия города в подавляющем большинстве восстанавливаются на занимаемых ими ранее территориях. При этом следует отметить, что не все осваиваемые под промышленные районы площади полностью соответствуют требованиям, предъявленным к удобствам связи промышленных и жилых районов между собой, а также иным требованиям.

В отличие от предшествовавших проектов планировки Гомеля, в которых принималось резкое преобладание четырехэтажного строительства, в представленном проекте сильно повышался удельный вес двухэтажного (в основном каменного) строительства, более соответствующего конкретным условиям строительства и представляющего целый ряд преимуществ для населения. Понижение этажности не вызывало необходимости увеличения городской территории по сравнению с проектом планировки 1939 г., т. к. при его пересмотре резко снижалась проектная численность населения (180 тыс. чел. против 270 тыс. чел.). Общая проектная жилая площадь составляла 1080 тыс.  $\text{м}^2$ . Этот жилой фонд, почти на 70 % превышающий довоенный фонд, представлялось возможным разместить в основном в границах уже освоенной городской территории почти без освоения новых земель. Такая возможность определялась преимущественно двумя обстоятельствами: 1) сильной степенью разрушения Центрального района, что позволяет значительно повысить строительное освоение района по сравнению с довоенным временем, когда большая часть района была занята одноэтажными домами; 2) относительно экстенсивным характером застройки Залинейного района, где создание центра с более капитальной застройкой не потребует значительных сносов существующих зданий. Кроме того, учитывается возможность переноса одноэтажных зданий. За счет этих зданий могут быть уплотнены другие кварталы существующей одноэтажной застройки. Таким образом, сам характер сложившихся городских районов, сохранивших свой характер, несмотря на сильные разрушения, определял целесообразность разных типов застройки, а именно: капитальной 3–4-этажной; капитальной 2-этажной (преимущественно каменная); одноэтажной, городского типа с небольшими участками 300–500  $\text{м}^2$ ; одноэтажной, индивидуальной с участками в 600–800  $\text{м}^2$ .

По мысли разработчиков первого послевоенного генплана города количественные соотношения этих типов застройки устанавливались следующим образом: физический объем одноэтажной застройки целесообразно увеличить лишь в незначительной степени. По мере развития ведомственного и городского жилищного строительства потребность в новом индивидуальном строительстве резко снизится по сравнению с годами, когда условия военного времени не давали возможности широкого развития государственного строительства. Сохранившийся после изгнания немецких захватчиков жилищный фонд является в своей подавляющей части одноэтажным. Новое одноэтажное строительство можно допустить в Гомеле лишь в меру необходимости удовлетворения настоятель-

ной нужды в жилье, преимущественно в течение восстановительного периода. Тем не менее, если допустить новое одноэтажное строительство в размере 15 % от всего объема нового и восстановительного жилищного строительства, то в этом случае его удельный вес на проектный период составит 35 %. Двухэтажные здания проектируются в количестве 35 % (по жилплощади). Трех- и четырехэтажное строительство предполагается вдоль главных городских улиц, где оно также перемежается с двухэтажной застройкой.

Генеральным планом оговаривались следующие положения архитектурно-планировочного решения города:

1 Площадь селитебных территорий города, составляющую до войны 1600 га, увеличить до 2050 га.

2 Увеличение селитебной территории города произвести:

а) в северной части Центрального района – за счет свободных земель в пределах городской черты, в районе конесовхоза «Прудок», а также территорий в пределах городской черты, ныне занимаемой аэродромом местной гражданской авиации (площадь – 80 га), подлежащем в перспективе к выносу на более удобную для аэродрома площадку;

б) в западной части Залинейного района – за счет земель в пределах городской черты, утвержденной Правительством БССР в 1936 г., частично занятых впоследствии колхозами, площадью 261 га;

в) в южной части Новобелицы в сторону 9 км за счет свободных земель в пределах городской черты площадь 129 га.

3 Застройку г. Гомеля и Новобелицы осуществлять зданиями в один, два, три и четыре этажа. Принять следующее размещение застройки по этажности:

а) 3–4-этажную застройку размещать в южной части Центрального района между улицами Советской, Интернациональной, Комсомольской, Рогачевской и вдоль прибрежной полосы реки Сож; в Залинейном районе города – в средней части Батарейной улицы, в центральной части Новобелицы – в кварталах, прилегающих к улицам Ленина, Урицкого и Советской;

б) двухэтажную застройку размещать в центральном районе города к северу от Новополесской улицы вдоль улицы Кирова, полосы отвода железной дороги – в юго-западной части вдоль Нововетреной улицы до полосы отвода железной дороги, в Залинейном районе – в кварталах, примыкающих к Полесской улице, в северной и южной частях Батарейной улицы, а также к улицам Лещинской и Буденного, в Сельмашевском районе по Титенской улице, в Новобелице – в северной части между улицами Ленина, Советской и Интернациональной, в южной части – между улицами Сталина, Ленина и железнодорожной веткой;

в) существующую одноэтажную застройку сохранить в северной и юго-западной частях Центрального района, в западной и юго-западной частях Залинейного района, кроме Титенской улицы и районной площади, а также в периферийных районах Новобелицы.

4 Новую одноэтажную застройку расположить в юго-западной части Залинейного района (Лещинец), в южной части Новобелицы – в районе 9 км.

5 Предусмотреть резервные территории для индивидуального строительства в районе, расположенном к северу от конесовхоза «Прудок».

6 Размеры участка индивидуальной застройки установить в пределах 600 м<sup>2</sup> на одну квартиру в Центральном районе города, а также в центральных частях Залинейного района и Новобелицы от 800 до 1000 м<sup>2</sup> на одну квартиру – в периферийных районах города.

7 Сохранить исторически сложившуюся основную систему городских улиц с внесением в нее некоторых исправлений в соответствии с задачами раскрытия выходов к высокому берегу реки Сож и необходимостью целесообразной организации городского движения в целом и улучшения транспортной связи между отдельными районами города, разобщенных территориями железнодорожного узла.

8 Организовать в Центральном районе г. Гомеля набережную вдоль высокого берега реки Сож между Киевским, Артемовским и Волотовским спусками с застройкой набережной зданиями и сооружениями повышенного архитектурного качества.

9 Главными улицами города считать:

а) в Центральном районе – Советскую, Интернациональную, Комсомольскую, Почтовую, Полесскую и Нововетреную улицы, расширив их на отдельных суженных отрезках до 28–35 метров, а



также улицы Кирова, Ветреную, Первомайскую, Крестьянскую, Рогачевскую, Трудовую и ул. Ленина в Новобелице в существующих габаритах;

б) в Залинейном районе – улицы Буденного, Полесскую, расширив их до 20–25 метров, и улицы Батарейную и Московскую с устройством на них бульваров;

в) в Сельмашевском районе – улицу Титенскую;

г) в Новобелице – улицы Ленина, Урицкого и Свердлова.

10 Основные связи, соединяющие Центральный, Залинейный и Сельмашевский районы, организовать по улицам Полесская, Ветреная – Лещинская – Интернациональная – Буденного – Батарейная – Титенская. Предусмотреть устройство пяти путепроводов через железнодорожные пути. Спланировать прокладку магистральной улицы вдоль железнодорожной линии в Центральном районе города (частично использовать существующие улицы и свободные территории), соединяющие северный въезд в Центральный район со стороны улицы Кирова через Привокзальную площадь с выходом на городской мост через реку Сож и далее к Новобелице. Продолжить Интернациональную улицу от площади Труда до Советской улицы.

Описанные нами положения генплана города 1946 г. дали возможность планомерно вести работы по восстановлению города.

Спустя 15 лет возникла необходимость в составлении нового генплана бурно развивающегося второго по величине города БССР.

После этапа восстановления города потребовалось внесение соответствующих корректив, что и было осуществлено генеральным планом, утвержденным в 1963 году постановлением Совета Министров БССР.

Генеральный план был разработан творческим коллективом Гомельских областных проектных мастерских под руководством директора Сундукова Николая Романовича при консультации главного специалиста Госгражданстроя СССР Сергеева И. А. Авторы проекта: главный архитектор проекта – Устюгов К. Г., главный инженер проекта по транспорту – Бездежский Л. Б., экономический раздел – Найшулер М. А.

Застройка проспекта Ленина с системой прилегающих площадей и кварталов проводилась по проектам архитекторов В. Короля, Ш. Хинчина, М. Гуры, А. Косякова и др. В эти годы были застроены новыми многоэтажными домами магистральные улицы, в частности Советская, Кирова, Пролетарская. сооружены железнодорожный вокзал, областной драматический театр, гостиница «Сож» и другие общественные здания, определившие облик современного города. Важным градостроительным мероприятием стало восстановление исторического архитектурного ансамбля Гомельского дворца и парка.

Дальнейшее развитие города осуществлялось по плану, утвержденному в 1964 г. (архит. Н. Сундуков, К. Устюгов, Б. Борисов, А. Косяков и др.), и его корректуре, выполненной Гомельским филиалом Белгоспроекта в 1974 г. (архит. С. Павлов, С. Кривошеев, А. Подобедов, инж. И. Дубов, Л. Калашников, М. Найшулер и консультант И. Сергеев). Город получил особенно активное развитие в 60–70-е гг. в связи со строительством ряда промышленных предприятий машино- и приборостроения, химии, деревообрабатывающей, пищевой и легкой промышленности, образованием научно-исследовательских и проектных организаций. Многие крупные предприятия были объединены в промышленные районы города: Северо-западный и Сельмашевский, Юго-западный (по ул. Барыкина), Новобелицкий (в южной части города за р. Сож) и др. Вместе с прилегающими жилыми районами они складываются в комплексные архитектурно-планировочные образования.

Гомель стал важным центром культуры и науки. В нем функционировали Институт механики металлополимерных систем АН БССР, Гомельский государственный университет, Белорусский институт инженеров железнодорожного транспорта, кооперативный и политехнический институты, ряд средних учебных заведений, многие учреждения культуры – драматический театр, краеведческий музей, библиотеки, кинотеатры и т. д.

Численность населения на расчетный срок увеличивалась вдвое и составляла 350 тыс. чел., территориальное развитие предлагалось осуществлять вдоль Речицкого шоссе (так называемый поселок «Фестивальный») и в северном направлении – н. п. Еремино.

Для решения транспортных проблем предусматривалось размещение нескольких градообразующих объектов: на юге города в Новобелице для формирования южного въезда с выносом скотоба-

зы (ныне территория завода «Кристалл») и на северо-западе – внедрение нового вида общественного транспорта (территория нынешнего Химзавода).

Одновременно предполагался снос индивидуального жилого фонда по основным магистральным улицам Барыкина – Б. Хмельницкого – Полесская, а также застройка улицы Титенская (нынешний проспект Космонавтов).

Развитие города и изменившиеся условия социально-экономического развития страны привели к необходимости уточнения градостроительного развития города и в **1974 году** Гомельским филиалом «Белгоспроект» был разработан **новый генплан** (авторы Карамышев А. С., Колтунов С. Ф., Тамков Л. Н., Дубов И. Л., Павлов С. Ф.).

Планировочное решение генерального плана Гомеля закрепляло и развивало основные принципы сложившейся планировочной структуры города и функционального зонирования его территории. Главная идея, лежащая в основе решения, – приближение города, его жилой застройки непосредственно к реке путем использования под нее сравнительно малоценных в сельскохозяйственном отношении пойменных территорий. Помимо экономической целесообразности, это позволяло разместить жилую зону в наиболее благоприятных природных и санитарно-гигиенических условиях, обусловливаемых контактом с рекой, воздействием речного микроклимата пойменных территорий. Одновременно возникали предпосылки создания интересного художественного решения застройки в целом и отдельных ее участков, выходящих на реку.

По генеральному плану 1974 г. к 2000 г. численность населения города должна увеличиться с 360 тыс. до 550–600 тыс. человек. Примечательной особенностью Гомеля стало развитие города за счет не только расширения его границ, но и освоения широких пойменных территорий внутри города, что приблизило новую застройку к реке.

Совершенствовалась планировочная структура города, композиционной основой которой стали центральный планировочный район и прилегающий водно-зеленый диаметр вдоль р. Сож – система парков городского и районного значения, зоны отдыха и спорта, пространственно связанные с объектами городского центра, ботаническим садом, зоопарком и выходами в лесопарковый пояс.

В начале 60-х годов стали бурно нарастать темпы развития народного хозяйства. Были воздвигнуты или получили развитие десятки предприятий: к примеру, в связи с постановлением Совмина СССР о развитии сельскохозяйственного машиностроения, численность работающих на заводе «Гомсельмаш» увеличилась с 4 до 30 тысяч.

Численность населения города превзошла все прогнозы и достигла 375 тыс. уже к 1970 году. Все предполагаемые Генпланом 1964 г. территории были освоены.

Заводы ЗЛиН, Ратон, клеедеревянных конструкций, комплексы учреждения здравоохранения, развитие учебных заведений и главное бурный рост объемов крупнопанельного домостроения – все это потребовало составления нового Генерального плана города.

В 1972 году институт «Гомельгражданпроект» приступил к разработке нового Генплана, став единственным из областных проектных организаций самостоятельно выполнившим эту работу. Перед этим в 1969 году институтом было разработано Технико-экономическое обоснование (ТЭО), где впервые в республике была доказана экономическая целесообразность использования обширных пойменных территорий для городского строительства путем гидронамыва. О масштабности этой работы говорит тот факт, что из общей площади осваиваемых городом территорий более 70 % составляют пойменные, 2/3 которых находятся в городской черте.

Эта работа (ТЭО), возглавляемая директором института Карамышевым А. С., получила широкую поддержку и одобрение на всех областных и республиканских уровнях: облисполкома, Госстроя БССР, Минфина БССР, и была положена в основу разрабатываемого Генерального плана.

Идея освоения пойменных территорий позволила сохранить высокобалльные сельскохозяйственные земли, в корне улучшить планировочную структуру города, максимально приблизить жилую застройку к реке Сож, являющуюся главной композиционной осью – водно-земельным диаметром с системой городских и районных парков. Основными площадками для гидронамыва предусматривались две: на северо-востоке города – «Волотова» и на юго-западе – «Южный» (Осовцы).

Над генеральным планом работали специалисты «Гомельгражданпроекта»: Карамышев А. С. – директор; Павлов С. Р., Кривошеев С. П., Потапов Л. С. – архитекторы; Дубов И. Л., Найшуллер М. А. – экономисты; Калашников Л. Н., Осман О. Н. – инженеры-транспортники и др. Все его разделы были разработаны настолько глубоко и профессионально, что при утверждении в Совете Министров

БССР в 1977 году он получил высокое качество проектных работ, а за идею освоения намывных территорий и внедрение ее в жизнь Карамышев Анатолий Сергеевич стал лауреатом премии Совета Министров БССР.

УКСом гориспалкома был создан участок по гидронамыву, филиал Ярославского СУ «Гидромеханизация», разработан проект гидронамыва и заказан проект детальной планировки и застройки в районе «Волотова». Выполненные инженерно-геологические изыскания показали, что необходимо намыть участки высотой от трех метров и более от существующих отметок уровня 117,0 до незатапливаемого уровня 123,5. Это составило 6,0 м по всей площадке. Намыв осуществлялся из реки Сож и карьеров вдоль русла, а также из Горелого болота. Глубина выработки карьеров доходила до 15 м. Одновременно с ведущими техническими работами по намыву и мероприятиями по испытанию грунтов институт «Гомельгражданпроект» выполнил проект плана застройки районов, в котором активное участие принял зам. пред. Госстроя БССР Шпит Ю. В. К началу 1983 года была разработана рабочая документация по застройке первоочередного микрорайона № 17 (Пролетарский Луг – 1) и после прохождения экспертизы в 1985 году было начато его строительство.

Застройка района со всей инженерной и социальной инфраструктурой практически была завершена и сейчас трудно представить, как растянулся бы город по транспорту и коммуникациям, если бы не этот район на пойме, где проживает около 130 тыс. гомельчан.

Город в целом формировался из пяти комплексных производственно-селитебных районов, каждый из которых имел центр обслуживания и зону отдыха. Выход к р. Сож и ее живописной пойме позволял обогатить объемно-пространственное решение застройки, улучшить микроклимат, создать индивидуальный архитектурно-художественный облик. Здесь впервые в республике решались вопросы использования пойменных и заболоченных территорий для городской застройки, чем обеспечивалась наиболее экономичная и достаточно компактная структура городского плана.

Существующее ядро общегородского центра Гомеля сложилось в виде треугольной системы главных магистральных улиц – проспекта Ленина, головного отрезка улиц Советской и Победы и расположенных у вершин этого треугольника площадей: Ленина – главной площади города, Привокзальной и Восстания, на которых расположились основные общественные здания города. Систему названных улиц дополняют небольшие площади – Труда на ул. Ленина и Победы на одноименной улице.

В структуру центра включен Центральный парк культуры и отдыха А. В. Луначарского, расположенный вдоль реки и прилегающий непосредственно к площади Ленина. Находящийся в парке Дворец пионеров и школьников был важнейшей архитектурной доминантой центра, замыкающей перспективу главных улиц города.

Центральный район имеет исторически сложившуюся квартальную планировку. Застройка главных площадей и связывающих их магистралей, осуществленная в послевоенные годы, сформировала довольно целостные архитектурные ансамбли. Организация площади Восстания значительно обогатила композицию центра, создала предпосылки для раскрытия участка ул. Советской в сторону реки.

Архитектурный облик улиц и площадей центральной части города определяли крупные общественные здания облисполкома (архит. С. Муссинский, Ш. Хинчин), обкома КПБ (архит. В. Комар, Г. Тихов), Дома политического просвещения (архит. И. Бурлака), Дома связи (архит. Г. Тихов), большого спортивного зала (архит. Н. Спирин), ресторана «Беларусь» (архит. Л. Тамков), областной библиотеки им. В. И. Ленина (архит. В. Бурлака), института «Гипроживмаш», Гомельского госуниверситета (архит. С. Певный), Инженерно-вычислительного центра Главполесьеводства (архит. С. Певный), городского цирка (архит. М. Шульмистер, Ю. Моторин, А. Кудрявцев, Ш. Хинчин) и др.

Удачным обстоятельством можно было считать и то, что сформировавшаяся планировочная структура города и функциональное зонирование его территории вполне согласовывались с градостроительными требованиями в решении этих вопросов. Необходимая корректировка структуры и зонирования, их уточнение и упорядочение в увязке с решением основных транспортных вопросов по городу позволяли считать достигнутый в генплане уровень решения этой сложной комплексной задачи близким к оптимальному. Действительно, для города в целом и для большинства его структурных подразделений (планировочных районов) выдерживается основное требование – последовательное взаимоувязанное размещение функциональных зон: промышленность – селитьба – зона отдыха.

В планировочной структуре города река Сож с ее пойменными территориями являлась главной композиционной осью, водно-зеленым диаметром и зоной отдыха, относительно обеих сторон которой формировалась вся городская застройка, ее селитебная и промышленная функциональные зоны. По правому берегу реки параллельно ей и зоне отдыха, непосредственно примыкая к ней, размещалась основная часть новой селитебной зоны города. По левому берегу, с южной стороны – Новобелицкий планировочный район. Обеспечивалась хорошая связь селитьбы с зоной отдыха и прямые выходы в нее для основного объема жилой застройки города. Лишь один планировочный район – Сельмашевский – не имел непосредственного примыкания к зоне отдыха и прямого выхода в нее, поскольку отрезан от городской застройки территориями и устройствами Гомельского железнодорожного узла. Для него предусматривалось создание собственной внутренней зоны отдыха на базе существующих фруктовых садов и имеющихся карьеров бывших кирпичных заводов, которые путем необходимого благоустройства превращались в систему водоемов среди зелени.

Выше, севернее селитебной зоны, примерно параллельно и смежно с ней, третьей полосой располагалась промышленно-складская зона. В ней образовывались промышленные районы, примыкающие к планировочным селитебным районам. Таким образом обеспечивалась прямая связь функциональных зон – приближение жилой застройки к местам приложения труда, с одной стороны, и контакт ее с местами отдыха, с другой.

В целом функциональная организация городских территорий по генплану 1974 г. представляла следующую четко выраженную систему:

- общегородская зона отдыха – главная композиционная ось всей городской застройки;
- селитебная зона, расположенная между промышленной и зеленой зонами и непосредственно примыкающая к ним;
- промышленно-складская зона, размещаемая с внешней стороны селитебной зоны города.

Использование земель в пределах городской черты сопровождалось определенным экономическим принципом:

- наиболее благоприятные по природным и градостроительным условиям и одновременно более ценные в народнохозяйственном отношении территории отдаются под селитебную зону;
- промышленно-складская зона занимает менее ценные, по указанным выше позициям, земли города;
- зона отдыха, имея наилучшие природные и санитарно-гигиенические характеристики, размещается на худших для хозяйственного использования, малоценных землях.

Таким образом, принятое функциональное зонирование территории города и формирующаяся на его основе планировочная структура Гомеля хорошо увязывались с его весьма благоприятным природным окружением, конкретно учитывались его характерные особенности. Принятое в проекте функциональное зонирование сохраняло преемственность основных принципов развития города, закрепило его в формирующейся планировочной структуре и обеспечило сохранение этой преемственности в дальнейшем развитии Гомеля за пределами расчетного срока.

Количественный и качественный рост города, переход его в разряд крупнейших городов не позволяли ограничиться соблюдением общих принципов зонирования только в отношении города в целом. Эти принципы должны учитываться в организации структурных подразделений города – планировочных районов, которые должны в этом плане представлять собой функциональное единство селитьбы, мест приложения труда и территорий для отдыха их населения.

Основываясь на этом, принятая планировочная структура Гомеля предусматривала:

- создание (по возможности) только комплексных планировочных районов, включающих в себя селитебные и промышленные территории и зону отдыха (или прямой выход в общегородскую зону отдыха);
- установление четких территориальных границ каждого района по существующим природным рубежам или существующим и проектируемым магистралям – автомобильным и железнодорожным;
- обеспечение необходимой связи между районами по всей территории города, а также внутри самих районов на основе общегородской транспортной сети;
- организацию общегородской системы общественного обслуживания, базирующейся на создании центров обслуживания планировочных районов, связанных между собой и с общегородским

центром, и специализированных центров районного и городского характера (спортивных, медицинских, учебных и т. д.);

– организацию (насколько это позволяют условия) общегородской системы зеленых насаждений общественного пользования.

Разработанный вариант планировочного решения города предусматривал членение его территории на 5 комплексных планировочных районов.

*Северо-восточный район* имеет четкие территориальные границы: на востоке – железная дорога, на севере – внешняя городская кольцевая автодорога, на западе – автомагистраль городского значения, на юго-востоке – общегородская зона отдыха.

Территория этого комплексного района складывается из промышленно-складской зоны в северо-западной его части и селитебной зоны, примыкающей к зоне отдыха, – в юго-восточной.

Промышленно-складская зона, еще не полностью застроенная в северной части, формируется на базе преимущественно предприятий электронной и радиотехнической промышленности и приборостроения, не являющихся вредными в санитарно-гигиеническом отношении. Поэтому размещение зоны с наветренной стороны по отношению к жилью допустимо.

Селитебная зона расположена преимущественно на свободных сельскохозяйственных землях и частично на реконструируемых городских площадях. Она занимает лучшие в градостроительном и природном отношении территории района и города. В восточном углу района размещен учебный комплекс Гомельского государственного университета и научно-производственный комплекс АН БССР. Жилищно-гражданское строительство в районе осуществляется на основе ПДП экспериментального жилого массива на его территории и проектов застройки составляющих его микрорайонов.

Четкая функциональная организация планировочного района, его хорошая взаимосвязь с центром города и остальными планировочными районами, прекрасные природные условия и интересный общий художественный замысел формирования его жилой застройки позволяют считать его лучшим в планировочной структуре города.

*Сельмашевский район.* Комплексный промышленно-селитебный район города, не имеющий прямых выходов в общегородскую зону отдыха. Граничит с востока с северо-восточным планировочным районом, с юга – с юго-западным. Границей с севера и запада является городская кольцевая автомагистраль.

Промышленно-складские территории окружают селитебную зону с запада, юга и востока. Промышленность представлена предприятиями стройиндустрии, рядом заводов, крупнейшим из которых является завод сельскохозяйственного машиностроения Гомсельмаш, давший название району.

Селитебная зона размещается полностью на территории индивидуальной жилой застройки, жилищно-гражданское строительство осуществляется по проектам застройки отдельных микрорайонов и ведется со сплошным сносом индивидуального жилого фонда. Отсутствие связи с городской зоной отдыха возможно компенсировать путем создания обширного зеленого массива внутри района за счет благоустройства большого числа имеющихся карьеров бывших кирпичных заводов и создания тем самым развитой внутрирайонной зоны отдыха.

Система городских автомагистралей удобно связывает район с другими планировочными районами.

*Юго-западный район.* Комплексный промышленно-селитебный район, примыкающий к зоне отдыха. С севера граничит с железной дорогой и Сельмашевским районом. Граница с запада – городская кольцевая автомагистраль, с юга – городская зона отдыха, с востока – железная дорога и Центральный район.

Промышленность района представлена преимущественно предприятиями строительной индустрии, строительными организациями и заводами различных отраслей промышленности. Застройка промрайона осуществлялась без разработки проекта его планировки, и поэтому носит неорганизованный характер.

Селитебная зона размещается на реконструируемых территориях и свободных площадях, требующих предварительной инженерной подготовки – намыва грунта. Подобно Северо-восточному, район занимает важное в градостроительном отношении положение в общегородской планировочной структуре, имеет весьма благоприятные природные условия, так как примыкает к реке – городской зоне отдыха. Район имеет хорошие транспортные связи с центром и остальными планировочными районами.

*Центральный район.* Границами центрального комплексного промышленно-селитебного района с севера и запада служат автомагистрали городского значения, с юго-запада и северо-востока – продолжение этих магистралей и общегородская зона отдыха, с юга – Новобелицкий левобережный планировочный район.

Имеющиеся в районе промышленные предприятия размещаются в жилой застройке. Основное их большинство не требует значительных санитарных разрывов от нее по характеру производства.

Предприятия, пребывание которых в жилой зоне требует создания больших санитарных разрывов или противоречий центра по градостроительным и архитектурно-художественным требованиям, намечены к выносу с территории района.

Селитебная территория Центрального района размещается на участках реконструируемой индивидуальной жилой застройки.

Являясь композиционно-связующим ядром общегородской планировочной структуры, Центральный район системой главных городских магистралей связан с остальными элементами структуры – планировочными районами. Природные условия его следует считать весьма благоприятными, так как он значительным по протяженности фронтом непосредственно примыкает к городской зоне отдыха, включаемой в его состав.

*Новобелицкий район.* Единственный левобережный планировочный район в структуре города. Район комплексный, но его функциональная организация не имеет необходимой четкости. Промышленно-складские территории включаются в жилую зону в южной, центральной и восточных частях района.

Такого смежного размещения промышленной и жилой застройки не удастся избежать и в проектных предложениях по застройке района. Поэтому, как и в Центральном районе, ряд предприятий, вредных в санитарном отношении, намечается к выносу из района, а некоторым гражданским объектам – психо- и туберкулезная больницы – задается изменение функционального профиля. В целом жилая застройка района почти на всем протяжении размещается в непосредственной близости к зоне отдыха – речной и лесной, т. е. находится в хорошем природном окружении.

Селитебная зона образуется главным образом за счет реконструируемой территории жилой индивидуальной застройки. Лишь часть ее – на юго-западе района – располагается на свободных сельхозземлях.

Вся территория района характеризуется плохими гидрогеологическими условиями – высокий уровень стояния грунтовых вод и систематическое подтопление паводковыми водами реки Сож. Поэтому строительство всех видов застроек в районе требует предварительного проведения работ по инженерной подготовке – гидронамыв или подсыпка грунта.

Строительство предусмотренных в проекте мостов через реку Сож обеспечит в будущем удобную связь района с центром города и остальными планировочными районами.

Рассмотренный генеральный план города 1974 г. на долгие годы (почти 30 лет) стал основным градостроительным документом по формированию архитектурно-планировочного ансамбля отдельных микрорайонов и города в целом.

**С 2003 г. город Гомель начинает развитие по новому генеральному плану.**

Чем была вызвана необходимость его разработки?

В республике начался период активных социально-экономических преобразований.

Как показывает мировой опыт и в соответствии с Законом об архитектурной деятельности в Республике Беларусь – это та ситуация, при которой для города жизненно необходимой становится разработка нового генерального плана. Понимая это, областная и городская администрации инициировали разработку генерального плана.

Генеральный план делает возможным объединение усилий городской администрации и горожан для совместных действий по развитию экономики Гомеля, совершенствованию городской среды, улучшению застройки города, приданию нашему городу неповторимого облика. Этот документ учитывает как отраслевые государственные интересы по развитию нашего города, так и интересы самого города, а значит горожан: различных социальных групп, общественных организаций, представителей крупного производства и зарождающегося бизнеса.

Генеральный план г. Гомеля был разработан специалистами института УП «БелНИИПградостроительства» при поддержке Министерства архитектуры и строительства с участием служб Гомельского облисполкома, горисполкома и райисполкома, специалистов республиканских и местных проектных институтов, общественности города. Генеральный план определил цели городского развития и круг задач, которые должны лечь в основу городской политики.

Как отметили разработчики генерального плана, главная цель градостроительного развития Гомеля состоит в обеспечении комплексного, планомерного, экономически целесообразного развития городской инфраструктуры, а также в создании условий улучшающих жизнедеятельность населения города и пригорода.

Утвержденный Приказом Президента Республики Беларусь № 332 от 20.07.2003 г. генеральный план Гомеля является основанием при составлении, принятии и разработке важных градостроительных программ, решений и проектов.

Международные, национальные и региональные интересы устойчивого развития Центрально-Европейской системы расселения также повлияли на выбор масштаба и определение характера градостроительного развития г. Гомеля.

Для обоснования городской политики и принимаемых решений проанализированы ключевые показатели развития Гомеля в рамках международной системы городских показателей (методика Хабитат). В качестве ключевых показателей городского развития города Гомеля рассмотрены эффективность использования территории; демография; экономическое развитие; социальное развитие; доступность и адекватность жилья; состояние инженерной инфраструктуры; состояние транспортной инфраструктуры; состояние окружающей среды.

Генеральным планом предусматривались два периода градостроительного развития: I этап, которому ориентировочно соответствует 2010 год; II этап – период времени, в течение которого численность населения города достигнет прогнозируемой величины.

Принятые параметры прогнозной численности населения по этапам: I этап – 500 тыс. чел.; II этап – 525 тыс. чел.

Приоритетами социально-экономического развития Гомеля, предусматриваемыми генеральным планом, являются:

1 Повышение эффективности использования городских территорий и территориальных резервов для осуществления градостроительной деятельности.

2 Повышение комфортности сложившейся городской застройки (особенно общегородского центра) за счет ее реконструкции, обновления и модернизации.

3 Изыскание необходимых территориальных ресурсов для размещения различных вариантов и типов жилищного строительства в комплексе с объектами соцкультбыта, озеленения, транспортного и инженерного обеспечения.

4 Повышение уровня обеспеченности граждан жильем и широким комплексом услуг социальной сферы и другое.

**Стратегия градостроительного развития города.** Генеральный план г. Гомеля, являющегося крупным административно-деловым, индустриальным, научным и культурным центром Гомельской области, на период реализации проектных решений предусматривает следующую стратегию градостроительного развития.

1 Городские территории и застройка. Дальнейшее градостроительное развитие Гомеля как многофункционального центра с высокоразвитой многоотраслевой промышленностью, одного из важнейших опорных узлов планировочного каркаса республики и центра межрегиональных связей России, Украины и Беларуси.

2 Территориальное развитие города:

– за счет рационального и максимального использования внутригородских территориальных ресурсов;

– сопредельных территорий прилегающего района, после максимального использования территориальных резервов в пределах существующей городской черты и проведения реконструктивных мероприятий существующей городской застройки.

Резервирование необходимых территорий под городское жилищное строительство за счет сопредельных земель прилегающего района для удовлетворения, по мере необходимости, перспек-

тивных территориальных потребностей при структуре жилищного строительства – 80 % многоквартирного и 20 % усадебного:

– к 2010 году – 190 га,

– к 2020 году – 911 га.

3 Формирование зон для развития предприятий малого и среднего бизнеса. Стабилизация и развитие сложившегося общественно-производственного комплекса за счет реструктуризации (особенно на крупных предприятиях), модернизации и технического перевооружения действующих производств в пределах сложившихся территорий промышленной зоны.

4 Дальнейшее формирование и развитие свободной экономической зоны «Гомель – Ратон» в целях обеспечения благоприятных условий и привлечения отечественных и иностранных инвестиций для создания и развития производств, основанных на новых и высоких технологиях.

5 Улучшение качества и архитектурного облика городской застройки, повышение архитектурно-эстетического уровня городских ансамблей и отдельных зданий, реконструкция и инженерное обустройство территорий сложившейся усадебной застройки.

6 Осуществление комплексной реконструкции кварталов сложившейся застройки с учетом соблюдения межремонтных сроков и введения специальных градостроительных регламентов по эффективному использованию инженерно-транспортного потенциала территорий.

7 Развитие пешеходных и бестранспортных зон в жилых микрорайонах, а также в центральной части города в историческом центре, где застройка представлена мелкими кварталами.

8 Охрана и использование историко-культурного наследия:

1) проведение комплекса работ на исторических территориях города и в зонах существования ценностей в соответствии с законодательством об охране историко-культурного наследия;

2) разработку проекта «Регенерация исторического центра города» с целью проведения грамотной градостроительной политики по сохранению исторического и архитектурного наследия, а также включение преобладающей части общегородского центра с сохранившимся историко-культурным наследием в Зону особого государственного регулирования (ЗОГР);

3) Органичное включение застроек и новых строительных объемов в ансамбль исторической застройки и на территориях, прилегающих к историко-культурным ценностям, основанное на материалах проектов регенерации.

9 Система общественного обслуживания и жилищное строительство:

1) развитие и становление потенциала сферы обслуживания как неразрывно связанного с изменениями политических и социально-экономических основ общества – социальных ориентиров, инвестиционной политики, расширением клуба субъектов хозяйствования в этой сфере, структуры денежных доходов, объемов и структуры затрат населения на покупку товаров и оплату услуг;

2) формирование территориальных резервов для возможного развития сферы обслуживания в общей системе функционального зонирования городских территорий;

3) разработка градостроительных документов последующих стадий проектирования (детальных планов, проектов застройки кварталов и микрорайонов, отдельных жилых зданий и объектов социальной инфраструктуры) с учетом создания безбарьерной среды для инвалидов;

4) выделение в проектах последующих стадий проектирования градостроительной документации (в микрорайонах) специальных, спортивных площадок и площадок под размещение гаражей для инвалидов;

5) приспособление всех существующих и проектируемых объектов социальной инфраструктуры, транспорта и связи для доступа и использования инвалидами (в том числе спортивных, зрелищных, железнодорожных и автовокзалов);

6) оборудование специальными средствами и приспособлениями жилых помещений, занимаемых инвалидами или семьями, имеющими в составе инвалида, в соответствии с индивидуальной программой реабилитации.

10 Осуществление нового жилищного строительства в районах города:

– Центральный район: м-н № 22, м-ны № 18, 19, 20 (район «Волотова»), зона общегородского, исторического центра (доуплотнение, реконструкция, модернизация);

– Советский район: м-н № 59, пойменно-намывные территории (площадки южнее м-на № 52 и «Фестивальный»);



- Новобелицкий район: м-ны № 94, № 96, № 104, площадки восточнее н. п. Чапаево, площадки южнее н. п. Севруки;
- территории, прилегающие к северо-западным окраинам Железнодорожного района: районы населенных пунктов Мичуринская, Бардино, Еремино, Костюковка (преимущественно вдоль улицы Советской и ее северо-западного продолжения);
- усадебное жилищное строительство;
- Центральный район: районы деревень Волотова и Плесы;
- Советский район: район «Монастырька» (уплотнение), районы улиц Б. Хмельницкого, Бочкина (реконструкция, модернизация);
- Железнодорожный район: район н. п. «Новая жизнь» (доуплотнение);
- Новобелицкий район и территории, прилегающие к юго-западным окраинам: районы деревень Якубовка, Чапаево, Севруки, Поляна, Ченки;
- Территории, прилегающие к северо-западным окраинам Железнодорожного района: территории западнее н. п. Еремино и Костюковка до автомагистрали «Минск – Гомель».

#### 11 Рекреация и спорт:

1) формирование единой системы ландшафтно-рекреационных территорий на основе существующих зеленых насаждений, включая долинный комплекс реки Сож, в виде парков, скверов, бульваров, внутри дворовых пространств с использованием примыкающих лесных массивов и пойменных территорий;

2) достижение нормативной обеспеченности (16 м<sup>2</sup>/чел.) зелеными насаждениями общего пользования. Выравнивание показателей озелененности по районам города, создание экологически комфортных условий жизни во всех районах, максимально приближая жилье к существующим и новым зеленым насаждениям;

3) увеличение площади парков, скверов и бульваров с 572 до 788 га; лесопарков – до 250 га;

4) сохранение, регенерация, благоустройство и реконструкция существующих парков, скверов и бульваров.

В том числе осуществление комплекса мер:

- по сохранению и регенерации исторического парка дворцово-паркового ансамбля Румянцевых и Паскевичей и исторического ландшафта предместья «Прудок»;

- благоустройству парковой зоны левобережья реки Сож;

- защите и сохранению лесного массива «Дубовая роща» с возможной трансформацией в лесопарк;

5) создание развитой сети физкультурно-спортивных учреждений. Формирование спортивных центров в каждом жилом районе.

На основании задания Гомельского горисполкома в **2010 г.** УП «БелНИИПградостроительства» был разработан **новый генеральный план города** (авторы: директор института Ивличев В. П., заместитель директора по архитектуре Смирнова Л. Н., начальник архитектурно-планировочной мастерской Волович А. Е., главный архитектор проекта Сеницына Ж. Л.).

Причиной разработки нового генплана был отказ от предоставления под городское строительство сельскохозяйственных земель в северо-восточном направлении развития города, предложенном в предыдущем проекте.

Главная цель градостроительного развития Гомеля состоит в обеспечении комплексного, планомерного, экономически целесообразного развития городской инфраструктуры, а также в создании условий, улучшающих жизнедеятельность населения города и пригорода.

Утвержденный генеральный план является основанием при составлении, принятии и разработке важных градостроительных программ, решений и проектов, в числе которых:

1 Реализация государственной градостроительной политики в области развития и территориальной организации городских земель.

2 Правовое регулирование устойчивого развития городских территорий и отдельных функциональных зон.

3 Установление строго контролируемых режимов ведения градостроительной и хозяйственной деятельности в пределах основных функциональных зон города.

4 Эксплуатация и освоение городских земель по принципу рыночной экономики с учетом их градостроительной ценности и другое.

Генеральный план рассматривает два периода градостроительного развития.

Исходная база – 01.01.2010 г.

1 этап – 2010–2020 годы;

2 этап – 2021–2030 годы.

Принятые параметры прогнозной численности населения по этапам:

1 этап – 520 тыс. чел. (включая население присоединяемых населенных пунктов);

2 этап – 530 тыс. чел.

***Генеральный план г. Гомеля, являющегося крупным административно-деловым, промышленным, научным и культурным центром Гомельской области, на период реализации проектных решений предусматривает следующую стратегию развития:***

Территориальное развитие города. Дальнейшее градостроительное развитие Гомеля как многофункционального центра с высокоразвитой многоотраслевой промышленностью, одного из важнейших опорных узлов планировочного каркаса республики и центра межрегиональных связей России, Украины и Беларуси.

1 Территориальное развитие города осуществлять:

– за счет рационального и максимального использования внутригородских территориальных ресурсов;

– сопредельных территорий прилегающего района на низкобальных сельскохозяйственных землях.

Потребность в территориях под жилищное строительство при структуре 80 % многоквартирного и 20 % усадебного:

– под многоквартирное жилье – 907 га;

– усадебное жилье – 1360 га.

Потребность в территориях под жилищное строительство за счет сопредельных земель:

– под многоквартирное жилье – 573,3 га;

– усадебное жилье – 1335 га.

2 Осуществлять территориальный рост города за счет сопредельных территорий прилегающего района преимущественно в восточном направлении в сторону дер. Бобовичи.

3 Корректировать границы города по мере отвода новых земель под городское строительство с учетом условий деятельности сельскохозяйственных предприятий, земли которых будут изыматься.

4 Использовать обширные пойменные территории, планировочно вошедшие в перспективную черту города и не включенные в функциональную зону «лугопарки», для сельского хозяйства в качестве сенокосов.

Охрана и использование историко-культурного наследия. Для сохранения историко-культурного наследия г. Гомеля, градостроительный и архитектурный образ которого формировался на протяжении многих веков, необходимо:

1 Вести градостроительную деятельность в пределах ядра города в соответствии с детальным планом центральной части г. Гомеля, проектом регенерации исторической застройки.

2 Провести комплекс работ на исторических территориях города и в зонах существования ценностей в соответствии с законодательством об охране историко-культурного наследия.

3 Включить преобладающую часть общегородского центра с сохранившимся историко-культурным наследием в Зону особого государственного регулирования.

4 Ограничить включение новых строительных объемов в ансамбль исторической застройки.

5 Исключить в процессе строительства и реконструкции уличной сети разрушение исторической планировки города и его силуэта, нарушение градостроительного масштаба и стилистических качеств застройки. На территориях исторической застройки не допускать использования общих (типовых) регламентов генерального плана, а также строительных норм и правил, установленных для всех видов строительства.

Расселение жителей города и создание новых рабочих мест, размещение нового строительства и реконструкция существующей застройки с наращиванием инженерной и транспортной инфраструктуры, с комплексным, сбалансированным развитием и организацией жизнедеятельности горожан на территориях всех структурно-планировочных зон, для чего необходимо:

1 Нарращивать планировочную структуру на основе исторической преемственности, совершенствования радиально-кольцевой планировки города и взаимосвязанного развития городского и

внешнего планировочных каркасов на всех направлениях региональной и национальной систем расселения.

2 Сформировать для целей сбалансированного планирования и управления территориальным развитием г. Гомеля и пригородного окружения десять расчетно-планировочных (административных) районов.

3 Сформировать четыре концентрических планировочных пояса в форме зон с дифференцированными параметрами градостроительной ценности городских земель и интенсивности их использования, которые должны повышаться от четвертого к первому поясу города:

– граница первого пояса – ядро города – ограничивается р. Сож, железной дорогой, ул. Головацкого и подъездным путем к существующему порту;

– граница второго пояса – центральной зоны – проходит по р. Сож, улицам Б. Хмельницкого, Жукова, Иногородняя, Ефремова, Каменщикова;

– граница третьего пояса – срединной зоны – по Гомельской кольцевой магистрали;

– граница четвертого территориального пояса – периферийной зоны – по границе перспективной городской черты.

4 Установить для г. Гомеля планировочный каркас в форме 100-метровых зон с высоким градостроительным потенциалом вдоль основных радиальных городских проспектов и магистралей: ул. Советской, ул. Ильича, ул. Барыкина, ул. Речицкое шоссе, ул. Б. Хмельницкого, пр. Космонавтов. Регулирование потенциала зон планировочного каркаса планировочных районов осуществлять путем приоритетного размещения в этих зонах высокоплотной жилой застройки и объектов общественного обслуживания районного и микрорайонного уровней.

5 Создать систему жилых территорий с комплексной жилищно-гражданской застройкой путем формирования следующих структурно-планировочных образований:

– районов с приоритетным размещением кварталов многоквартирных жилых домов и общественной застройки;

– районов с приоритетным размещением многоквартирных жилых домов и отдельных объектов повседневного обслуживания;

– жилых районов многоквартирной застройки с приоритетным размещением массового жилищно-гражданского строительства;

– жилых районов усадебного строительства с приоритетным размещением усадебной жилой застройки квартального типа и комплекса объектов повседневного общественного обслуживания.

6 Создать систему производственных территорий с комплексной производственной застройкой, объектами общественного обслуживания и полным инфраструктурным обустройством путем формирования следующих структурных образований:

– производственных с приоритетным размещением предприятий различной отраслевой направленности;

– производственных с приоритетным размещением объектов строительной отрасли;

– зон транспортных предприятий;

– коммунально-складских зон;

– производственных с приоритетным размещением предприятий малого бизнеса.

7 Создать комплексную многоуровневую систему общественных территорий.

8 Создать непрерывную взаимосвязанную систему ландшафтно-рекреационных территорий.

9 Выделить по преобладающему функциональному использованию основные функциональные зоны: общественной застройки, жилой застройки, производственных, ландшафтно-рекреационных и транспортно-планировочного каркаса города.

10 Установить зоны особого архитектурно-пространственного регулирования в пределах городского (исторического) ядра и 100-метровых полос от красной линии вдоль магистральных улиц.

11 Сформировать градостроительные комплексы с уникальными архитектурными ансамблями в зонах активного восприятия.

Стратегия развития общественных территорий. Комплексное развитие общественных территорий в соответствии с центрообразующей ролью города в национальной, региональной и местной системах расселения и создание сферы обслуживания горожан и гостей г. Гомеля на европейском уровне для чего необходимо:

1 Создать в г. Гомеле сферу обслуживания европейского уровня на основе эффективной пространственной организации общественных территорий, расширения видового состава объектов общественного обслуживания, формирования уникальных архитектурных и градостроительных ансамблей с использованием многообразных форм и стилей и применением современных материалов и строительных технологий.

2 Сформировать многоуровневую систему общественных территорий на основе выделения следующих структурно-планировочных элементов:

I уровень – планировочное ядро областного центра, 100-метровые зоны планировочного каркаса города для приоритетного размещения объектов межселенного и общегородского обслуживания, а также многофункциональных подцентров с уникальными комплексами специализированной направленности;

II уровень – центры административных районов с приоритетным размещением объектов общегородского обслуживания, а также специализированные городские комплексы культурно-просветительных, научно-образовательных, торгово-бытовых, лечебно-оздоровительных и спортивных объектов;

III уровень – центры планировочных, жилых, промышленных районов, а также 100-метровая и 50-метровая зоны активного влияния пешеходно-транспортной сети магистральных улиц с приоритетным размещением объектов районного обслуживания;

IV уровень – локальные центры микрорайонов.

3 Обеспечить жителей планировочных районов города всеми видами общественного повседневного и периодического обслуживания на уровне установленных социальных стандартов и градостроительных нормативов.

4 Выделить территории для размещения специализированных центров: административных, культурных, медицинских, учебных или спортивных.

5 Установить для общественных территорий долю размещения жилых домов со встроенно-пристроенными объектами обслуживания до 20 %. Установить приоритет размещения нежилых функций для первых этажей застройки, выходящей на магистральные улицы города.

6 Стимулировать процесс создания общественных центров в сложившихся жилых и производственных зонах, в которых не сформирована система общественного обслуживания.

7 Развить общественные территории центральной планировочной зоны за счет освоения свободных от застройки участков, а также посредством трансформации и реконструкции малоценной жилой и производственной застройки.

8 Разработать градостроительные документы последующих стадий проектирования (детальных планов, проектов застройки кварталов и микрорайонов, отдельных жилых зданий и объектов инфраструктуры) с учетом создания безбарьерной среды для инвалидов.

9 Приспособить все существующие и проектируемые объекты социальной инфраструктуры, транспорта и связи для доступа и пользования инвалидами (в том числе спортивных, зрелищных, железнодорожных и автовокзалов).

Социальная инфраструктура. Формирование комфортной среды жизнедеятельности, обеспечивающей полноценные условия для воспроизводства здорового, творчески активного поколения и повышения уровня их образовательно-культурного и духовного развития, для чего:

1 Реализовать программы строительства объектов и сооружений общественного обслуживания, включая:

– объекты спорта, в том числе универсальные спортивно-оздоровительные комплексы, детско-юношеские спортивные школы, объекты массовых и клубных видов спорта;

– объекты дополнительного образования, в том числе детские музыкальные школы, художественные школы, школы искусств и другие;

– объекты здравоохранения, в том числе поликлиники, больницы, медицинские реабилитационные центры и другие;

– объекты по подготовке кадров, в том числе профессиональные училища и другие учебные заведения по переподготовке кадров.

2 Создать комплексы социально значимых объектов общественного обслуживания вблизи жилья и мест приложения труда путем развития сети объектов бытового обслуживания (салоны красоты, парикмахерские, услуги ремонта, прачечные и другие).

3 Создать систему социальной защиты населения, включая сооружение центров социальной помощи семье и детям, домов-интернатов, учреждений специализированной медицинской помощи, социальных приютов и других центров для работы с бездомными гражданами.

Формирование в городе сети социально гарантированных финансируемых государством объектов обслуживания.

1 Отнести к социально гарантированным следующие объекты обслуживания:

- в сфере образования – детские дошкольные и внешкольные учреждения, общеобразовательные школы;
- в сфере просвещения – библиотеки и информационные центры;
- в сфере здравоохранения – аптеки, поликлиники, включая врачебные амбулатории, диспансеры, больницы;
- в сфере физкультуры и спорта – спортзалы, бассейны, спортивные площадки;
- в сфере торговли – магазины продовольственных и промышленных товаров;
- в сфере бытового и коммунального обслуживания – бани, парикмахерские, мастерские по ремонту одежды, обуви, мебели, бытовой техники, приборов и другие;
- в сфере культуры – клубы, дома культуры, дома ремесел и фольклора, музеи и другие;
- в сфере социального обеспечения – центры социальной защиты для ветеранов ВОВ и труда и одиноких престарелых с дневным пребыванием; дома-интернаты для престарелых ветеранов труда и войны; платные пансионаты, дома-интернаты для взрослых инвалидов с физическими нарушениями, психоневрологические дома-интернаты, хосписы, дома реабилитации для инвалидов, возвращающихся из мест заключения.

2 Разработать типологию и рекомендуемые параметры для социально значимых и коммерческих объектов обслуживания.

3 Обеспечить полное финансирование государственных минимальных социальных стандартов поэтапно по мере увеличения финансовых ресурсов.

4 Установить социально гарантированные минимальные стандарты обслуживания населения в г. Гомеле.

Для объектов образования принять радиус доступности в условиях сложившейся застройки:

- для детских дошкольных учреждений – до 500 метров;
- для общеобразовательных школ: I ступень (средние школы) – до 750 метров, II ступень (лицей, гимназии) – до 1200 метров (при условии регулируемого перехода через общегородские и районные магистрали), III ступень (колледжи, техникумы, училища) – не нормируется (свободное размещение).

6 Для объектов просвещения создать в городе сеть информационных центров на базе существующих и создаваемых районных библиотек, улучшив доступность для населения информации, в том числе актуальной городской, по месту жительства.

7 Для объектов здравоохранения в целях улучшения качества медицинского обслуживания и снижения лечебной нагрузки на дорогостоящие медицинские учреждения и оборудование:

- ввести систему врачебных амбулаторий (семейный врач);
- преобразовать поликлиники в территориальные диагностические центры с расширением дневных стационаров при них;
- развить систему специализированных медицинских центров.

8 Развивать сеть спортивных объектов в жилых зонах с целью создания оптимальных условий для здорового образа жизни, увеличения ее продолжительности и снижения уровня заболеваемости.

9 Развивать сеть объектов культуры в районах массового жилищного строительства с приоритетным формированием сети внешкольных учреждений для кружковой и клубной работы с детьми и молодежью в целях максимального увеличения творческого потенциала жителей города и реализации их творческих способностей.

10 Развивать сеть объектов бытового обслуживания по месту жительства с техническим переоснащением действующих предприятий быта с целью значительного расширения спектра и объема услуг, оказываемых населению.

11 Развивать сеть объектов электросвязи и почтовой связи в целях обеспечения оказания услуг электросвязи и почтовой связи населению в соответствии с законодательством.

Стратегия развития жилых территорий. Комплексное развитие жилых территорий в соответствии с достижением высоких социальных, экологических и технологических стандартов комфортности всех типов жилой застройки и государственными программами наращивания жилищного строительства, для чего:

1 Создать систему жилых территорий с комплексной жилищно-гражданской застройкой, объектами озеленения, инженерной и транспортной инфраструктуры на основе формирования следующих структурно-планировочных образований:

– жилых районов многоквартирной застройки – крупных планировочных образований жилых территорий, состоящих из микрорайонов, участков комплекса объектов общественного обслуживания периодического пользования с радиусом доступности до 1500 метров, а также участков отдельных объектов городского значения;

– жилых районов усадебной застройки – больших планировочных образований жилых территорий, формируемых усадебной застройкой квартального типа и предназначенных для размещения коттеджных и блокированных жилых домов, социально значимых и других объектов обслуживания, связанных с жизнедеятельностью проживающего в районе населения;

– микрорайонов – планировочных образований жилых территорий средней величины, состоящих из групп жилых домов и комплекса социально гарантированных объектов общественного обслуживания повседневного пользования с радиусом обслуживания до 500 метров, а также участков отдельных коммунальных объектов районного уровня;

– групп жилой застройки, кварталов – планировочных образований жилых территорий малой величины, формируемых жилыми домами и объектами общественного обслуживания микрорайонного уровня.

2 Установить дифференцированное развитие жилых территорий с размещением новой жилой застройки в зависимости от их расположения в планировочных зонах г. Гомеля:

– в планировочном ядре (I пояс) – за счет выборочной реконструкции и трансформации отдельных участков со строительством элитных общественно-жилых градостроительных комплексов с вертикальным функциональным зонированием;

– в центральной зоне (II пояс) – за счет реконструкции территорий низкоплотной и среднеплотной многоквартирной жилой застройки, за счет реконструкции со сносом всех районов усадебной застройки, а также за счет трансформации отдельных производственных территорий со строительством многоквартирной высокоплотной застройки;

– в срединной зоне (III пояс) – за счет освоения незастроенных территорий, трансформации отдельных производственных территорий со строительством высокоплотной многоквартирной жилой застройки; уплотнения сохраняемых на перспективу территорий усадебной застройки со строительством блокированных и коттеджных домов;

– в периферийной зоне (IV пояс) – за счет освоения незастроенных территорий с размещением преимущественно среднеплотной многоквартирной застройки посредством реконструкции территорий деревень и поселков с уплотнением и модернизацией усадебной застройки, а также за счет нового высокоплотного многоквартирного строительства в зонах высокой градостроительной ценности.

Стратегия развития производственных территорий. Эффективное развитие производственных территорий в направлении формирования столичного промышленно-хозяйственного комплекса с высоким уровнем его экономических, производственно-технологических и архитектурно-пространственных параметров, для чего:

1 Разработать оптимальную отраслевую структуру перспективного развития производственного комплекса.

2 Осуществить реструктуризацию промышленного комплекса с целью достижения нового технологического уклада и ликвидации неэффективных и малоперспективных производств.

3 Снизить долю производственных территорий в общем балансе городских земель.

4 Обеспечить оздоровление городской среды за счет технологической модернизации, технического переоснащения, выноса или закрытия отдельных производств промышленных предприятий с доведением их параметров до уровня производственных зон типа П-3.

5 Разработать проекты санитарно-защитных зон с целью их уменьшения для предприятий, чьи зоны перекрывают жилые, общественные и ландшафтно-рекреационные территории.

6 Увеличить процент озелененности производственных площадок.

7 Снизить долю энергоемких производств за счет совершенствования технологических процессов в соответствии с государственной программой энергосбережения.

8 Разработать эффективные экономические стимулы и организационно-правовые механизмы для оптимизации границ землепользования и минимизации территорий существующих предприятий.

9 Использовать освободившиеся после территориальной реструктуризации предприятий площадки (I и II пояс) для размещения коммунальных зон.

10 Сформировать зону для размещения новых предприятий и предприятий, выносимых из центральной части города, в районе химзавода.

11 Сформировать зоны для развития предприятий малого и среднего бизнеса за счет реорганизации промышленных территорий и территорий, переданных городу Министерством обороны.

12 Развить свободную экономическую зону «Гомель – Ратон» в целях обеспечения благоприятных условий и привлечения отечественных и иностранных инвестиций для создания и развития производств, основанных на новых высоких технологиях.

Стратегия развития ландшафтно-рекреационных территорий. Для развития ландшафтно-рекреационной зоны проектом резервируется территория общей площадью 6843 га к концу 2-го этапа, включая водные пространства и пойменные территории, внутридворовое озеленение, озеленение промтерриторий, сакральные территории и др. Среди них озелененные территории общего пользования с различным уровнем благоустройства и различной рекреационной нагрузкой составляют **718 га на 1-м и 1581 га на 2-м этапе.**

1 Для развития ландшафтно-рекреационной зоны необходимо:

– предусмотреть формирование системы ландшафтно-рекреационных территорий на основе существующих зеленых насаждений и естественной растительности с включением в нее пойменных территорий рек Сож и Ипуть со старицами и притоками, каналов, озер и искусственных прудов, оврагов и тальвегов, лесных массивов и ландшафтно-исторических объектов;

– довести уровень озелененности до 41,8 %;

– выделить зоны охраняемого исторического ландшафта и зоны охраны природного комплекса;

– достичь обеспеченности озелененными рекреационными территориями общего пользования 20,8 м<sup>2</sup>/чел.

2 На базе ландшафтно-исторических объектов и зоны охраняемого исторического ландшафта формирование парково-прогулочной зоны вдоль тальвегов и берега реки Сож с видовыми площадками с системой скверов в старой части города.

3 Создание сети специализированных парков для отдыха разных возрастных групп с дифференциацией по видам досуга с аттракционами, водными развлечениями, выставочными зонами, площадками для концертов, презентаций, театрализованных представлений с участием большого числа людей.

4 Благоустройство территории вдоль реки Сож с организацией прогулочной аллеи, прокладка велосипедной и лыжероллерной трасс.

5 Дальнейшее формирование общегородской многофункциональной парковой зоны на базе парка «Левобережье» с развитой спортивно-развлекательной зоной, организация детского парка с зоной аттракционов, устройство набережной и видовых площадок на берегу реки, организация площадок для приземления парапланов, дельтапланов, воздушных шаров, размещение аттракционов, площадок для пикников.

6 Для развития водных видов отдыха организация на реках Сож и Ипуть лодочных станций, причалов, пляжей.

7 Формирование парка-ипподрома на базе фрагмента исторического ландшафта предместья «Прудок» по типу клубных территорий для состоятельных посетителей.

8 Дальнейшее ландшафтное оформление берегов искусственного пруда на месте песчаных карьеров для намыва грунта, размещение лодочных станций, причалов, освоение бывших производ-

ственных территорий. На перспективу живописный полуостров намечается приспособить для строительства специализированного водно-спортивного парка с размещением культурно-развлекательного центра.

9 Организация новых скверов, бульваров и парков в районах нового строительства, организация парков и лугопарковой зоны, в том числе в новом районе «Березки».

10 Формирование санитарно-защитного и шумозащитного озеленения производственных объектов и внешних автомобильных дорог, городских магистральных и основных жилых улиц.

11 Формирование непрерывной сети благоустроенных пешеходных путей, связывающих основные функциональные зоны.

12 Благоустройство загородного лесопарка на базе лесов Кореневского лесничества – формирование буферной зоны.

13 Устройство крупных спортивных зон общегородского значения и спортивных центров жилых районов.

14 Создание развитой сети физкультурно-спортивных учреждений с учетом радиуса пешеходной доступности.

15 Для развития туризма строительство аквапарка, яхт-клуба, ледового дворца по пр. Космонавтов с трибунами на 500 мест, многофункционального комплекса (крытый футбольный манеж) в микрорайоне № 5 «Фестивальный», устройство лыжероллерной и велосипедной трасс и др.

Охрана окружающей среды. В целях оптимизации экологического состояния городской среды необходимо:

1 Озеленить и благоустроить санитарно-защитные зоны и санитарные разрывы производственных, коммунально-складских, инженерных и транспортных объектов, обеспечивающие санацию атмосферного воздуха, в размере нормативных значений в соответствии с требованиями Санитарных норм, правил и гигиенических нормативов (№ 78 от 30.05.2009 г.).

2 Выполнить мероприятия по защите от шума транспортных магистралей за счет применения современных методов шумоизоляции фасадов зданий, озеленения, шумопоглощающих экранов в архитектурном исполнении, перераспределения грузопассажирских потоков.

3 Реконструировать городские очистные сооружения.

4 Завершить строительство мусороперерабатывающего комплекса по сортировке и переработке отходов с выходом на проектную мощность.

5 Построить новый полигон ТКО и рекультивировать существующий.

6 Повысить качество питьевой воды за счет внедрения технологий по комплексной очистке воды от соединений железа и аммонийного азота на проблемных водозаборах.

7 Разработать мероприятия по сокращению базовых размеров санитарно-защитных зон предприятий, у которых не соблюдаются требования в части их организации.

8 Предусмотреть установление фактических размеров санитарно-защитных зон с мероприятия-ми по их уменьшению для основных предприятий города.

Инженерно-технические мероприятия гражданской обороны. Мероприятия по предупреждению чрезвычайных ситуаций. В генеральном плане – документе общего градостроительного планирования приняты решения по формированию системы расселения; рациональному использованию территории; установлению ограничений на использование территории; развитию социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры.

Эти решения принимались с учетом анализа и оценки возможного возникновения чрезвычайных ситуаций мирного и военного времени.

Градостроительные мероприятия генерального плана г. Гомеля направлены на максимально возможное снижение рисков возникновения чрезвычайных ситуаций, а также на сохранение здоровья людей, минимизацию размеров ущерба окружающей среде и материальных потерь в случае их возникновения.

Время вносит коррективы и этот последний генплан уже отстает от веления быстротекущих событий. В 2014 г. с целью сокращения изъятия земель сельскохозяйственного назначения для развития города рассматривается необходимость корректировки генплана города, разработанного в 2010 г. (рисунки 6.1–6.4).



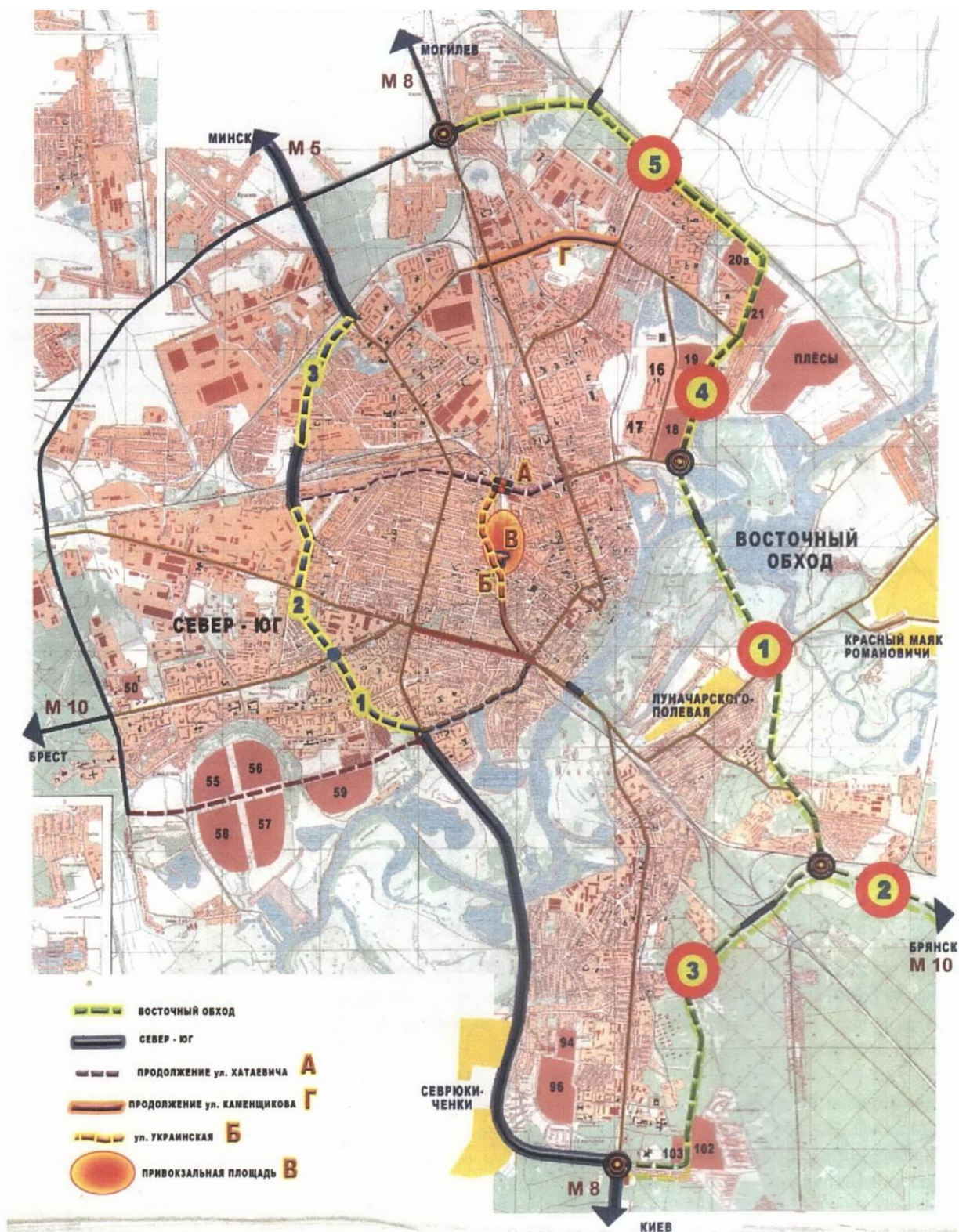


Рисунок 6.1 – Схема развития транспортной сети города Гомеля



Рисунок 6.2 – Здание обкома партии  
(ныне – учебный корпус Гомельского государственного медицинского университета)



Рисунок 6.3 – Центральный рынок



Рисунок 6.4 – Здание Гомельского облисполкома  
(архит. Певный С. И., Заборский Г. В., инж. Рабкина С. М., Лискович Ф. С.)

## 7 СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА

---

Гомель относится к категории крупных городов. Его развитие, работа специалистов по его дальнейшему формированию естественно должны учитывать тенденции развития городов как в Беларуси, так и во всем мире.

Концептуальные положения развития белорусской архитектуры можно сгруппировать в 5 блоков:

1 Сохранение и рациональное использование историко-культурного наследия, всего ценного, что образует культурную среду городских и сельских поселений страны:

- выявление и использование традиций и характерных особенностей белорусской национальной архитектуры;

- сохранение исторически достоверной среды городских и сельских поселений Беларуси, включающей историко-культурные и природные ценности, сложившуюся планировку, застройку, особенности благоустройства и архитектурно-ландшафтной организации территории;

- обеспечение преемственности при проведении реабилитационных и реконструктивных мероприятий, необходимых при эффективном использовании исторических объектов в современных условиях, гармоничном включении новых архитектурных сооружений в сложившуюся среду поселений;

- проведение научной экспертизы архитектурных и градостроительных проектов реновации районов исторической планировки и застройки;

- повышение культурно-духовных и эстетических качеств поселений архитектурно-градостроительными средствами, развитие национального самосознания населения.

2 Обеспечение высокого архитектурно-художественного уровня современной застройки, создание выразительных архитектурных ансамблей, формирование индивидуального облика каждого городского и сельского поселения, гармоничное включение в архитектурную среду поселений произведений монументального искусства и ландшафтной архитектуры:

- возведение уникальных архитектурных объектов и ансамблей в общественных центрах, на главных улицах и площадях городов, их отбор на конкурсной основе и при широком общественном обсуждении;

- исключение гигантомании при застройке городов, градостроительное регулирование размещения высотных зданий, искажающих сложившийся облик и масштаб городов;

- перестройка строительной индустрии, направленная на улучшение архитектурно-художественных качеств застройки при обеспечении здоровой и безопасной среды жизнедеятельности населения;

- обеспечение своеобразия и индивидуальности архитектурных и градостроительных решений сельских поселений;

- включение произведений монументального искусства в архитектурную среду поселений, обеспечение синтеза искусств при застройке и благоустройстве городов и сел;

- оснащение среды поселений средствами информационного дизайна, облегчающими ориентацию в пространстве;

- повышение разнообразия и качественных характеристик используемых малых ландшафтно-архитектурных форм, элементов благоустройства, озеленения, цветочного оформления;

- создание выразительного праздничного оформления городских и сельских поселений.

3 Создание во всех городских и сельских поселениях комфортной, экологически, социально и эстетически благоприятной среды жизнедеятельности людей:

- формирование озелененных и благоустроенных жилых образований, удобно связанных с общественными центрами, местами приложения труда, городскими и загородными ландшафтно-рекреационными территориями;

- формирование комплексной жилой среды, включающей придомовые территории достаточной площади и озелененности, приспособленные для всех бытовых процессов, организуемых вблизи жилья (игры детей, отдых взрослых, парковка личных автомобилей и т. д.);
- установление и соблюдение научно обоснованной плотности жилой застройки для характерных типов городских и сельских поселений, ограничение высоты жилых домов массового строительства в крупных городах 9 этажами;
- создание в районах многоквартирной застройки бестранспортных дворов-садов, преимущественно замкнутых или полужамкнутых;
- недопущение градостроительно неоправданного размещения новых многоквартирных жилых домов повышенной этажности в сложившихся жилых массивах городов;
- улучшение пространственных качеств городской, сельской, рекреационной застройки, обеспечение композиционной взаимосвязи архитектурных сооружений с природным окружением;
- размещение на озелененных территориях площадок, трасс и объектов для физкультурно-оздоровительных занятий, способствующих формированию здорового образа жизни населения;
- создание безбарьерной среды, адаптированной к ограниченным возможностям физически ослабленных лиц всех категорий.

4 Создание условий, способствующих вовлечению общественности в обсуждение архитектурных и градостроительных проектов, популяризация лучших архитектурных решений, формирующих представление о художественном образе «белорусского жилого дома», выразительной и сомасштабной человеку общественной, производственной, рекреационной застройке:

- обязательное проведение конкурсов на проекты архитектурных решений застройки (реконструкции) общественных центров, главных улиц и площадей городов;
- обязательное проведение общественных обсуждений архитектурных и градостроительных проектов и учет мнения специалистов и жителей при доработке и утверждении проектов;
- создание условий, способствующих проявлению инициативы жителей по самостоятельному улучшению среды жизнедеятельности при соблюдении градостроительной дисциплины;
- проведение научных исследований, направленных на выявление прогрессивных и негативных тенденций развития белорусской архитектуры, разработка мероприятий по оптимизации процессов архитектурно-градостроительного развития поселений.

5 Создание архитектурными средствами положительного имиджа Беларуси в мире, возведение «знаковых» архитектурно-градостроительных объектов, символизирующих идею национального развития страны, развитие туризма как средства продвижения благоприятного мнения о стране:

- проектирование и строительство уникальных архитектурных и градостроительных объектов – «брендов» Беларуси, способствующих притоку внешних инвестиций;
- установление приоритетов инвестиционной стратегии, упрощение и повышение «прозрачности» процедур и правил инвестиционно-градостроительной деятельности, их законодательное закрепление;
- разработка и реализация национальных, региональных и местных программ и планов архитектурного обустройства поселений и территорий;
- развитие туризма с использованием выгодного транспортно-географического положения Беларуси, архитектурное и инфраструктурное обустройство транзитных туристских коридоров;
- развитие сети объектов приема и обслуживания туристов, формирование и развитие туристских комплексов и зон в городах – центрах туризма, создание условий привлечения частного капитала к развитию туристской инфраструктуры, восстановлению памятников истории и культуры;
- подготовка историко-культурных и природных ценностей к туристско-экскурсионному показу, разработка и архитектурно-ландшафтное обустройство туристских маршрутов;
- развитие информационных систем, связанных с мировыми туристскими информационными системами.

Вышеизложенные концептуальные положения развития белорусской архитектуры предназначены для обсуждения, результаты которого будут учтены в дальнейшей работе.

В сегодняшнем глобальном мире, мире высоких технологий подходы к проектированию городов и жилой среды меняются. В последнее время появилось много новых, порой перекрывающих друг друга понятий, философий и технологий, характеризующих актуальные направления развития городов: устойчивый, зеленый, гуманный, креативный, биопозитивный, постиндустриальный и постуглеродный, энергоэффективный, умный город, симбио-город, интегральный город и масса других опре-

делений, разрабатываются городские стратегии, осуществляется брендинг города. В какой степени это относится к нам?

Микрорайон – тренд советского градостроительства с начала 1960-х гг. – это свободная планировка, большие пространства незастроенных территорий, соцкультбыт. В те годы такой подход был современным и решал задачи послевоенных городов. Сегодня ситуация и ориентиры изменились, мы пришли к пониманию того, что нужно строить по-другому, менять существующие нормы по проектированию. И не потому, что они плохие, а потому, что ничего, кроме типового микрорайона, по ним строить нельзя. Необходимо пересмотреть и целенаправленно решать такие вопросы, как комплексное, эффективное освоение территории застройки и механизмы отношений с инвесторами, девелоперами, параметры плотности застройки, озеленения и благоустройства, транспортной инфраструктуры, в том числе парковок, доступность и вместимость учебно-образовательных учреждений, расстояний от красной линии до застройки, инсоляция, параметры безбарьерной среды, инженерной инфраструктуры, энергоэффективности застройки, качество архитектурных решений и др.

Если вернуться к истории градостроительства, то «современное» городское планирование возникло во второй половине XIX в. как реакция на стремительный рост и загрязнение городов Западной Европы в результате промышленной революции. «Перспективное видение» города ставило своей целью определить задачи и формы проектирования. Планирование считалось технической задачей разработки планов местности и проектирования населенных пунктов, при этом социальные, экономические и политические вопросы оставались вне его сферы. Планирование связывалось с разработкой генеральных планов, предварительных проектов планировки и застройки с подробной схемой застроенного города. Правовым механизмом воплощения в жизнь такого перспективного видения города служила и до сих пор служит схема зонирования территории. Такая форма городского планирования была распространена на протяжении XX в. почти во всех странах мира и вполне отвечала тем задачам, которые перед ней ставились.

В начале XXI в. устоявшееся представление о развитии города в мире изменилось. Учитывая слабые стороны генерального планирования, в ряде стран на смену ему пришли новые методы и планы, работа над которыми осуществляется с участием общественности, они отличаются большей гибкостью, стратегической направленностью и практичностью.

За последние несколько десятилетий появились новые ориентиры в решении проблем традиционного генерального планирования. Генеральный план должен быть:

- стратегическим, а не комплексным;
- гибким, а не жестко ориентированным;
- нацеленным на принятие мер и их выполнение;
- обусловленным действиями заинтересованных сторон и общественности;
- отражающим появляющиеся новые городские интересы;
- выполняющим роль консолидирующего фактора.

Качество жизни является одним из принципов «нового урбанизма» – градостроительной концепции, подразумевающей возрождение небольшого компактного «пешеходного» города (или района). Движение возникло в США, его основатель – Стефанос Полизоидес. Сегодня эти принципы берут на вооружение многие страны.

Города и районы, построенные в соответствии с принципами нового урбанизма, отличаются небольшими размерами, компактностью, размещением всех необходимых жителям служб (магазины, бытовые услуги и т. п.), находящихся на пешеходном расстоянии от жилья. Предпочтение отдается велосипеду и пешему хождению. Это город для всех жителей (в т. ч. женщин, детей, стариков, приезжих, людей с ограниченными возможностями).

Как правило, архитектура нового урбанизма основывается на архитектурных традициях своего региона. Можно выделить десять основных принципов: пешеходная доступность, смешанное использование территории, взаимосвязь сети улиц, разнообразная застройка, высокое качество архитектуры, традиционная структура соседства, высокая плотность застройки, наличие экологичного транспорта, устойчивое развитие, высокое качество жизни.

Сегодня в мире накоплен достаточный опыт создания гуманной среды. Повысились требования к комфорту и безопасности проживания людей.

Для современной постиндустриальной эпохи характерно формирование и развитие городов с новой идеологией, новыми функциями, новыми требованиями к городской среде.

Современные постиндустриальные города трудно отнести к каким-то конкретным типам. Они сочетают гуманную и экологически ориентированную идеологию развития, в них активно используются технологические инновации. И все-таки, обозначив приоритеты, можно выделить четыре характерные группы постиндустриальных городов: гуманные города (гуманополисы), для которых приоритетна ориентация городской среды на потребности людей, создание комфортных, здоровых и безопасных условий городской среды; экологичные города (экополисы), для которых приоритетно устойчивое развитие на основе законов экологии, активное включение природных компонентов в городскую среду; технократичные города (технополисы), которые, с одной стороны, широко используют достижения современной науки и технологий, а с другой стороны, способствуют научно-технологическому прогрессу; города – центры координации процессов социально-экономического развития.

Термин «гуманополис» предложил использовать Любен Тонев для городов, создаваемых «по мерке человека, приспособленных для гармоничной человеческой жизни, где главным является не машина, а человек». К категории гуманных городов можно отнести города, формируемые в соответствии с концепцией нового урбанизма; креативные города, города – культурные центры.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Бутягин, В. А.** Планировка и благоустройство городов / В. А. Бутягин. – М. : Стройиздат, 1974. – 381 с.
- 2 **Груза, И.** Теория города / И. Груза ; пер. с чеш. – М. : Стройиздат, 1972. – 247 с.
- 3 **Любен, Тонев.** Композиция современного города / Тонев Любен ; пер. Н. Матеева. – София : Изд-во болгарской академии наук, 1973. – 295 с.
- 4 **Малков, И. Г.** Архитектура Гомеля / И. Г. Малков, И. И. Малков, А. В. Евстратенко. – Гомель : БелГУТ, 2021. – 176 с.
- 5 **Малков, И. Г.** Архитектурное формирование малых и средних городов Восточного Полесья / И. Г. Малков, А. А. Пузеев. – Гомель : БелГУТ, 2016. – 147 с.
- 6 **Малков, И. Г.** Особенности формирования архитектурно-планировочной структуры и благоустройства городов и сельских населенных мест / И. Г. Малков, Е. А. Рихтиков, И. И. Малков. – Гомель : БелГУТ, 2023. – 169 с.
- 7 **Мейтленд, Б.** Пешеходные торгово-общественные пространства / Б. Мейтленд ; пер. с англ. – М. : Стройиздат, 1989. – 1569 с.
- 8 **Потаев, Г. А.** Тенденции развития градостроительства / Г. А. Потаев. – Минск : БНТУ, 2014. – 222 с.
- 9 **Потаев, Г. А.** Градостроительное искусство: традиции и инновации / Г. А. Потаев. – Минск : БНТУ, 2016. – 220 с.
- 10 **Потаев, Г. А.** Философия современного градостроительства / Г. А. Потаев. – Минск : БНТУ, 2018. – 345 с.
- 11 **Шамрук, А. С.** Архитектура Беларуси XX – начала XXI в.: эволюция стилей и художественных концепций / А. С. Шамрук. – Минск : Беларус. наука, 2007. – 335 с.

Учебное издание

*МАЛКОВ Игорь Георгиевич*

АРХИТЕКТУРНОЕ ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ ГОРОДОВ

Учебно-методическое пособие

Редактор Д. В. Марцинкевич  
Технический редактор В. Н. Кучерова

Подписано в печать 14.02.2025 г. Формат 60×84 <sup>1</sup>/<sub>8</sub>.  
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.  
Усл. печ. л. 7,44. Уч-изд. л. 6,03. Тираж 50 экз.  
Зак № 371. Изд. № 6.

Издатель и полиграфическое исполнение  
Белорусский государственный университет транспорта:  
Свидетельство о государственной регистрации издателя,  
изготовителя, распространителя печатных изданий  
№ 1/361 от 13.06.2014.  
№ 2/104 от 01.04.2014.  
№ 3/1583 от 14.11.2017.  
Ул. Кирова, 34, 246653, г. Гомель