

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

Кафедра «Архитектура»

АРХИТЕКТУРА ГОМЕЛЯ: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

Учебно-методическое пособие

Гомель 2013
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

УЧРЕЖДЕНИЕ ОБРАЗОВАНИЯ
«БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

Кафедра «Архитектура»

АРХИТЕКТУРА ГОМЕЛЯ: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

*Одобрено методической комиссией факультета ПГС
в качестве учебно-методического пособия*

Гомель 2013

УДК 72(476)(075.8)
ББК 85.11
А87

А в т о р ы: И. Г. Малков, Е. М. Шишина, А. В. Музычкин, Ю. В. Захарчук

Р е ц е н з е н т ы: зам. директора по архитектуре ОКУП «Институт Гомельгражданпроект», заслуженный архитектор Республики Беларусь **С. П. Кривошеев**; ст. преподаватель кафедры «Архитектура» **О. А. Бодяко** (УО «БелГУТ»)

А87 **Архитектура Гомеля:** прошлое, настоящее, будущее : учеб.-метод. пособие / И. Г. Малков [и др.] ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2013. – 31 с.
ISBN 978-985-554-141-8

Посвящено второму по величине городу Беларуси – Гомелю. Приведены история создания, этапы формирования городской структуры, современные проблемы дальнейшего территориального развития города. Отдельно рассмотрены концептуальные проблемы современной белорусской архитектуры. Сопровождается богатым иллюстративным материалом.

Пособие может быть использовано при изучении дисциплины «История белорусской архитектуры», поможет студентам при выполнении курсовых и дипломных работ.

Предназначено для аспирантов, магистрантов, студентов.

УДК 72(476) (075.8)
ББК 85.11

ISBN 978-985-554-141-8

© Оформление. УО «БелГУТ», 2013

ВВЕДЕНИЕ

Гомель – второй по величине город республики, общественно-политический центр межрегиональных связей Беларуси, России, Украины, обладающий мощным экономическим, научным и культурным потенциалом.

Когда на берегу Сожа сформировалось поселение, которому впоследствии суждено было стать одним из крупнейших городов нашего государства, не берется назвать ни один историк. Известно лишь, что современный Гомель расположен на землях, где много веков назад проживали восточнославянские племена радимичей.

История Гомеля ведет свое начало с XII столетия. В Ипатьевском списке Киевской летописи город впервые упоминается о захвате его в 1142 году смоленским князем Ростиславом. Эта дата считается временем начала отсчета его истории.

Знание истории города позволяет учитывать традиции при его дальнейшем развитии, наполнять последующих творцов опытом и знаниями предшественников.

При подготовке данной работы авторами были использованы материалы ведущей проектной организации города ОКУП «Институт Гомельгражданпроект», публикации ведущих архитекторов города А. С. Карамышева, С. П. Кривошеева, А. В. Божченко, С. И. Ковырева. Этим архитекторам и неназванным сотрудникам института авторы приносят слова искренней благодарности.

1 ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ ГОРОДА

Территория, на которой расположен современный Гомель, освоена человеком с глубокой древности. Историческим ядром города является часть современной территории парка культуры и отдыха им. Луначарского. Здесь, на мысу, образованном правым берегом реки Гомелюк, в раннем железном веке (IV–III вв. до н. э.) возникает укрепленное городище, которое использовалось носителями различных археологических культур вплоть до VIII–IX вв. н. э. Именно это городище и раскинувшееся вокруг него неукрепленное селище явились основой возникновения и расцвета древнего Гомеля. Выбор данного места был определен, несомненно, выгодной в стратегическом отношении топографией территории (высокая береговая терраса, разрезанная глубокими оврагами). Кроме того, река Сож являлась одним из ответвлений оживленного торгового пути «из варяг в греки».

Преобразование восточнославянского городища и селища в город, вероятно, можно отнести к концу X в., когда он включается в орбиту интересов Киевской Руси. Позднее Гомель входит в состав Чернигово-Северской земли. Дальнейшее развитие поселения типично для большинства городов Древней Руси. Площадка укрепленного рвом и валом городища превращается в детинец, вокруг которого формируется окольный город, также укрепленный рвом и валом. Площадь детинца к XII в. составила от 1 до 1,4 га, окольного города – более 12 га. Ориентировочно в XI в. к юго-западу от детинца начинает формироваться посад. Условными границами его можно считать террасу реки Сож от оврага Гомелюк до Ильинского спуска и современную улицу Пролетарскую. К середине XIII в. площадь посада составила около 15 га. В XII в. северо-восточное окольного города начинает формироваться второй посад, ориентировочно в границах современной улицы Билецкого от Киевского до Боярского спуска. Площадь посада могла быть около 10 га. Третий посад – его своеобразный «Подол» – сформировался на низкой надпойменной террасе р. Сож между Боярским и Ильинским спусками. Общая площадь поселения достигла 40 га. Около 1335 г. Гомель вошел в состав Великого княжества Литовского. То обстоятельство, что город являлся опорным пунктом

оборонительной системы этого государства, а позднее и Речи Посполитой в Посожье, трагически отразилось на его судьбе. Он подвергается бесконечным военным нападениям и опустошению.

Тем не менее город растет. Его территория наряду с тенденцией роста вдоль реки приобретает еще два (северное и западное) направления развития. И это было не случайно, поскольку эти направления тянулись на Могилев и Речицу по наиболее возвышенным участкам местности.

В 1772 г. после первого раздела Речи Посполитой между Россией, Австрией и Пруссией, Гомель включается в состав России. Численность населения города к этому времени составляла 1261 человек, и через год Гомель становится уездным городом Рогачевской губернии.

1775 год. Екатерина II дарит Гомель фельдмаршалу П. А. Румянцеву-Задунайскому в частное владение. Это обстоятельство определило вынос государственных учреждений сначала в деревню Старая Белица (1777 г.), а затем, в 1786 г., на левый берег Сожа во вновь построенный центр. К тому времени здесь существовал небольшой поселок староверов, называвшийся Щекотовской дачей, а также старообрядческий Пахомьев монастырь (рисунок 1.1).

В самом же Гомеле начинается строительство каменного дворца. После смерти фельдмаршала в 1796 г. Гомель переходит во владение его сыну – государственному канцлеру России Н. П. Румянцеву. Под его руководством и при участии английского архитектора Дж. Кларка разрабатывается оригинальный план развития города в духе европейских классических традиций. В соответствии с ним быстрыми темпами формируется новая планировочная структура поселения. Композиционным центром его становится дворец вместе с развитой площадью, от которой лучами расходились основные улицы. Активно возводятся здания общественного назначения: ратуша, Ланкастерская школа, духовное училище, Петропавловский собор, Троицкая церковь, торговые ряды, трактиры, аптека, больница и др. На окраине возникают первые промышленные предприятия. Все это обеспечило усиление роли Гомеля как экономического и культурного центра.

1834 год. Н. П. Румянцев заложил имение в казну. Вскоре усадьба была куплена видным русским военачальником фельдмаршалом И. Ф. Паскевичем, а в 1837 г. император Николай I пожаловал ему и часть имения, в результате чего город оказался разделен на две части. Восточная по отношению к улице Румянцевской (Советской) часть находилась во владении военно-инженерного ведомства, а западная осталась частным владением князей Паскевичей (рисунок 1.2).

1852 год. Гомель – уездный центр. В 1850 г. через Гомель пролегла шоссейная магистраль Петербург – Киев, в 1873 г. прошла линия Либаво-Роменской, а в 1888 г. – Полесской железной дороги. Все это определило возникновение в городе значительного числа промышленных предприятий. В 1910 г. в городе было 58 промышленных предприятий и, кроме того, более 500 мастерских и небольших предприятий по обслуживанию населения бытовыми услугами. Успешно осуществляли свою деятельность предприятия торговли (магазины, лавки, склады), которых было около 1287, функционировали 7 банков, выпускались 3 газеты. Возникли и успешно работали общественные организации, которых в этот период насчитывалось 16. Так что уже к началу XX в. Гомель стал одним из крупнейших на территории Беларуси промышленным, торговым, культурным и административным центром.

Революция 1917 года и гражданская война на десятилетия приостановили развитие города.

Новый импульс был задан реализацией общегосударственной программы индустриализации. В результате было построено нескольких новых крупных промышленных предприятий («Гомсельмаш», стекольный, судоремонтный заводы и др.). Всего к 1940 г. в городе было 264 предприятия, в том числе крупных – 42.

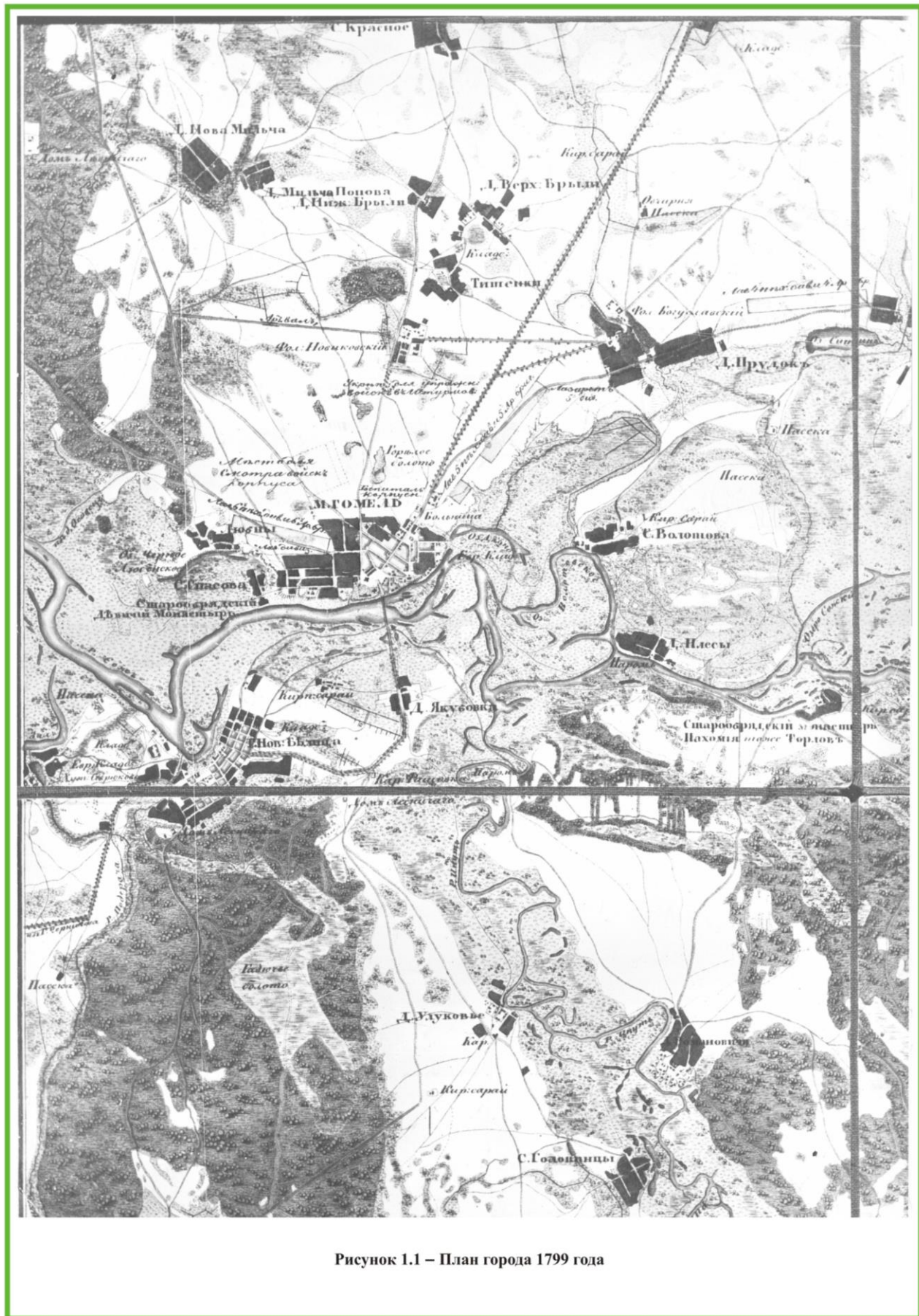


Рисунок 1.1 – План города 1799 года



Рисунок 1.2 – План города и окрестностей 1838 года

2 ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ

Перед Великой Отечественной войной Гомель представлял собой сложившийся организм с развитой промышленностью и железнодорожным узлом, с численностью населения в 1941 г. 1409 тысяч человек. В предвоенные годы появилось большое количество многоэтажных зданий, сформировавших облик центрального района города и его главные улицы Советскую, Пушкинскую, Крестьянскую, Пролетарскую и др. Однако в основном Гомель оставался одноэтажным деревянным городом со случайной застройкой, невысоким уровнем благоустройства и инженерной инфраструктуры. Несколько обособленным районом являлся пригород Гомеля – Ново-Белица, сложившийся как индустриальный поселок с предприятиями деревообрабатывающей и пищевой промышленности.

1934 г. Московским институтом «Гипрогор» был выполнен «Генеральный проект планировки города», утвержденный Советом Народных Комиссаров БССР в 1935 г. В дальнейшем в связи с развитием промышленности города и изменением его административного значения потребовалась корректура генерального проекта планировки. Эта работа была выполнена в 1939–1940 гг. Архитектурно-планировочной мастерской Наркомхоза РСФСР.

После освобождения Беларуси от фашистских захватчиков в связи с размещением новой промышленности, развитием транспортной сети и резким увеличением численности населения города довоенный проект был пересмотрен. Новый генеральный план, в основу которого заложена идея широкого внедрения малоэтажной застройки, был разработан бригадой специалистов в составе: автор проекта архитектор И. А. Сергеев (в дальнейшем главный специалист Госстроя СССР), архитектор Т. Н. Сергеева, инженеры: Г. В. Десятников, Б. В. Белоцуков, И. В. Бордуков (в дальнейшем профессор – главный специалист Госстроя СССР), экономист Е. Я. Вольфензон при консультации члена-корреспондента Академии архитектуры СССР В. В. Батурова. Предусматривалось увеличение площади селитебных территорий города с 1600 (по генплану 1934 г.) до 2050 га застройки их в один, два, три и четыре этажа. Отводились резервные территории для индивидуальной застройки в районе, расположенном к северу от конесовхоза «Прудок».

Особое внимание уделялось сохранению исторически сложившейся системы основных улиц с внесением в них некоторых исправлений для раскрытия выходов к реке и улучшения транспортной связи между отдельными районами города, разобщенными территориями железнодорожного узла. Главными улицами были определены Советская, Интернациональная, Комсомольская, Почтовая, Полеская и Нововетрянная с расширением их на отдельных участках до 28–35 м. В остальных районах ширина улиц устанавливалась: в районах многоэтажной застройки 20–23 м, малоэтажной 16–18 м, усадебной 12–15 м. Этот жесткий критерий сказался на характере уличной сети многих районов, затрудняя в дальнейшем прокладку новых магистралей и инженерных коммуникаций. Фактически планировочная структура города базировалась на исторически сложившихся основных направлениях дорог, что и определяло характер всей городской структуры.

Разработчики генплана четко определяли основные городские площади. Предусматривалось создание районных центров, значительное расширение зеленых массивов, увеличение защитных зон промышленных предприятий и железнодорожного узла. В целом площадь городских зеленых насаждений намечалось довести до 315 га.

В качестве общественного пассажирского транспорта предлагался трамвай. С его помощью планировалось соединить центральную часть города с Залинейным и Сельмашевскими районами. Учитывая большую пропускную способность рельсового транспорта, даже сейчас нельзя однозначно сказать, что эти предпосылки были ошибочными.

Особое внимание было уделено развитию речного транспорта, пассажирского и грузового порта, причалов и элеватора. Восстановление и развитие речного порта предусматривалось практически на старых площадях в центре города. Железнодорожный узел и аэропорт также были оставлены на прежних территориях, что значительно затруднило дальнейшее развитие города и организацию четкой транспортной связи его районов.

В проекте более рационально было решено размещение промышленных объектов, расположенных в жилых районах. При этом большинство предприятий легкой и пищевой промышленности, не являющихся вредными в санитарном отношении, были оставлены на прежних площадях.

Сегодня можно констатировать, что некоторые положения послевоенного генерального плана не имели большой перспективы. Связано это, в частности, с ошибками в прогнозах относительно перспективной численности населения города. Вероятнее всего, на решение авторов послевоенного генерального плана города повлияли катастрофические масштабы разрушения и неуверенность в том, что город в недалеком будущем возродится небывалыми темпами.

Несмотря, однако, на определенные недостатки, в генплане были заложены весьма интересные градостроительные предложения. Прежде всего это относится к формированию центральной площади, которая намечалась на исторически сложившейся градостроительной оси, но приобрела новое содержание. На площади размещались здания горсовета, облисполкома, обкома. Намечалось сооружение монумента И. В. Сталину по оси Почтовой улицы у входа в парк. В центре площади – монумент, посвященный освобождению Беларуси от немецких захватчиков.

Проект был утвержден 24 августа 1946 г. Однако он так и не стал руководящим документом на длительную перспективу. Жизнь внесла свои коррективы: уже к 1959 г. численность городского населения практически достигла расчетной величины. Были использованы почти все площади, намеченные для перспективной застройки, возведены промышленные предприятия, также не предусмотренные генпланом.

Поэтому уже в 60-х гг. Гомельский филиал Белгоспроекта приступил к разработке нового проекта планировки города, который в 1964 г. был одобрен Госстроем и утвержден Советом Министров Белорусской ССР. Он решал основную задачу – приведение планировочной структуры города в соответствие с требованиями новых градостроительных норм, принципами градостроительной науки и практики планировки городов СССР. Развитие города в этот период намечалось одновременно на свободных и реконструируемых территориях, со сплошным сносом существующего индивидуального жилого фонда. Размещение промышленных объектов предусматривалось, главным образом, в сложившихся промрайонах – Северном, Сельмашевском, Западном и Новобелицком. Функциональное зонирование предусматривало удобную и кратчайшую связь селитебной территории города с местами приложения труда и зонами кратковременного отдыха, рекой Сож и её пойменными территориями. Селитебная территория членилась на 6 планировочных районов.

Таким образом, генеральный план 1964 г. создал надежный градостроительный фундамент функционального зонирования территорий и планировочной структуры города, что обеспечивало поступательное развитие города. Однако реализация запланированного показала, что и здесь не во всем удалось избежать ошибок предыдущего проекта.

Учитывая это, Гомельский филиал Белгоспроекта в 1968 г. разработал «Технико-экономические обоснования возможности использования пойменных территорий реки Сож для массового жилищно-гражданского строительства в г. Гомеле». Основной вывод, сделанный в этой работе, определял градостроительную целесообразность использования обширных малоиспользуемых в сельскохозяйственных целях пойменных территорий в северо-восточном и юго-западном районах.

Наметившиеся резкие темпы роста моторизации городов вызвали необходимость разработки мероприятий по организации безопасного транспортного и пешеходного движения, приведения транспортной системы в полное соответствие с его планировочной структурой. Так появилась «Комплексная транспортная схема города», а на её основе – корректуры генерального плана. Точнее, разработки нового, поскольку выявилась необходимость пересмотра архитектурно-художественных принципов формирования города с учетом передовых тенденций урбанистики того времени. Для решения этой проблемы в начале 70-х гг. из многих городов Союза были приглашены квалифицированные кадры архитекторов, транспортников, сантехников и т. д. Под эгидой Облпроекта они разрабатывают очередной генплан. Он опирается на «Технико-экономическое обоснование использования обширных пойм для массового жилищного строительства». За прогнозируемый срок был принят 2000 год с населением города 620 тыс. чел.

Авторам пришлось решать уникальные для того времени проблемы, с которыми они успешно справились. В 1977 г. генплан был утвержден.

Важнейшей особенностью разработанного генерального плана города являлся принятый в нем подход к планировочной организации территории – преобразование сложившейся структуры его застройки в структуру, отвечающую современным и перспективным градостроительным требованиям на основе постепенной, поэтапной ее реконструкции.

Впервые в республике в генеральном плане решены вопросы использования пойменных и заболоченных территорий для развития городской застройки. О масштабности этих работ говорит тот факт, что из общей площади осваиваемых городом территорий более 70 % составляют пойменные, две трети которых находятся в городской черте.

Освоение этих территорий позволило приблизить жилую застройку к реке, в результате чего преобладающее количество гомельчан может проживать в пределах получасовой пешеходной доступности от городских зон отдыха. Создаются реальные условия для развития зеленых насаждений и ввода их, в совокупности с системой проточных водоемов, непосредственно в жилую зону, что значительно улучшает ее микроклимат и условия проживания.

В планировочной структуре города река Сож с ее пойменными территориями является главной композиционной осью – водно-зеленым диаметром с системой городских и районных парков. Вокруг неё формируется вся городская застройка, ее селитебная и промышленные зоны.

В последующем генеральный план подвергался корректировке. К этой работе привлекался республиканский институт БелНИИПградостроительства, который выполнил технико-экономическое обоснование территориального развития города.

В связи с увеличением темпов роста жилищного строительства в республике среднегодовой ввод жилья для г. Гомеля составляет 500 тыс. м²/год. До 2020 г. необходимо ввести 6000 тыс. м² общей площади.

При строительном зонировании:

70 % – многоквартирная застройка;

30 % – усадебная застройка.

Многоквартирный жилой фонд составит 4200 тыс. м², усадебный – 1800 тыс. м².

Учитывая дефицит территорий, примыкающих к городской черте и наименее ценных для сельскохозяйственного использования, рекомендуется использовать высокоплотную многоэтажную застройку, в среднем 6000 м²/га. В этом случае под многоквартирное жильё, с учетом прокладки магистральных улиц и организации общественных центров, необходимо около 700 га. В существующей городской черте территориальный ресурс составляет порядка 350 га:

1) р-н «Новобелица» – 125 га;

2) р-н д. Якубовка – 70 га;

3) р-н д. Вологова – 35 га;

4) на намыве (до 2020 г.) – 100 га.

Представленные ниже фотографии дают наглядное представление об архитектурных достоинствах жилой застройки в исторической части и новых микрорайонах города (рисунки 2.1–2.7).

При плотности жилого фонда 5000 м²/га здесь можно построить 1750 тыс. м² жилья для 70 тыс. чел.



Рисунок 2.1 – Застройка центральной части города на пересечении улиц Кирова и Коммунаров

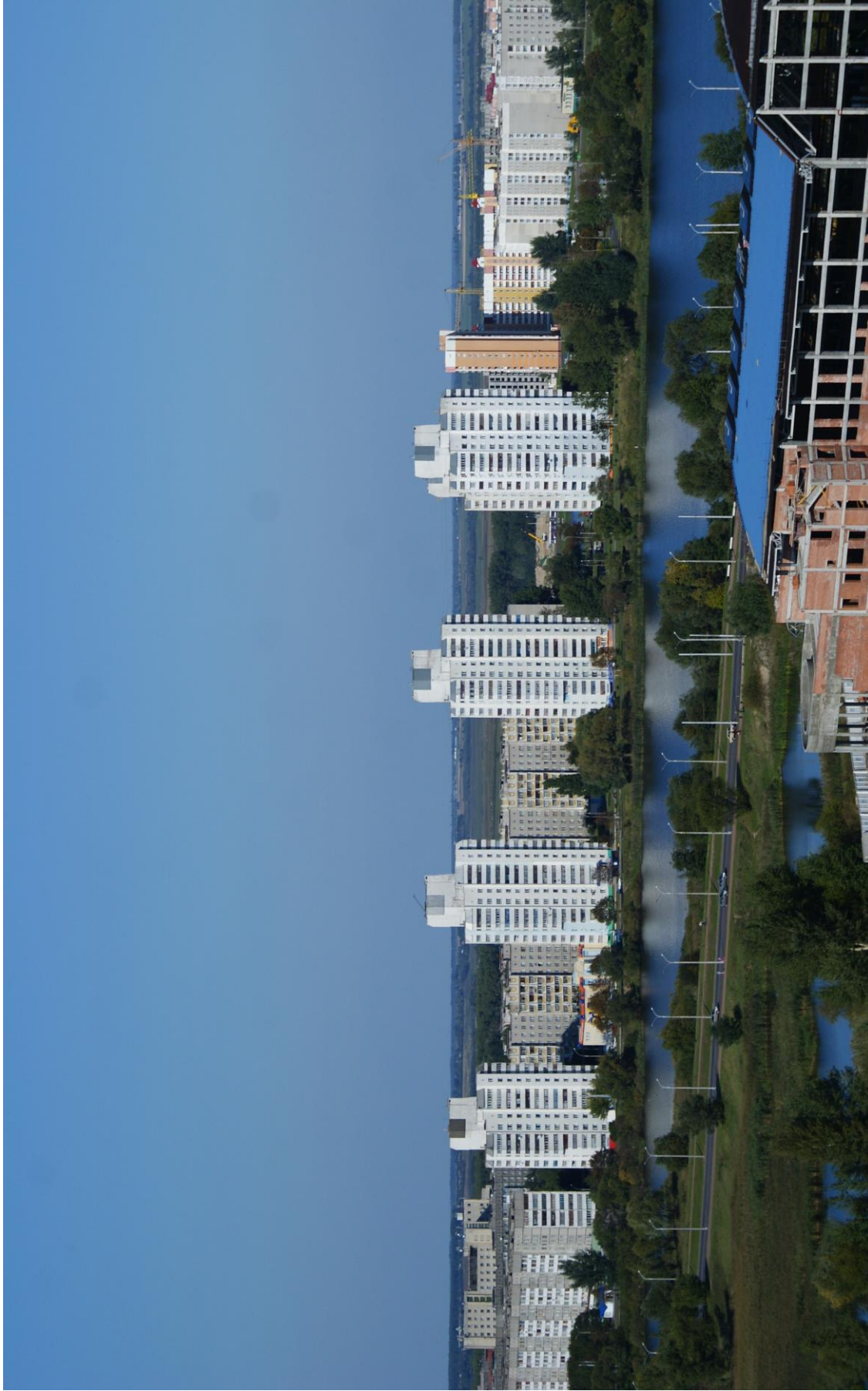


Рисунок 2.2 – Многоэтажные жилые дома по ул. Каменщикова. На переднем плане – строящийся спортивный комплекс



Рисунок 2.3 – Микрорайон № 52 по ул. Речицкое шоссе (арх. Мицкевич Г. А.)



Рисунок 2.4 – Застройка микрорайона № 19 – Южная Волгограда



Рисунок 2.5 – 18-этажный жилой дом по ул. Каменщикова



Рисунок 2.6 — Комплекс жилых домов в микрорайоне № 19 по ул. Магурова



Рисунок 2.7 – Многоэтажный жилой дом в микрорайоне № 19

За пределами городской черты под массовое многоквартирное жилье необходимо определить еще 410 га территории. Предлагаемые варианты представлены в таблице 2.1

Таблица 2.1 – Варианты размещения жилья

Площадка	Описание	Площадь, га	Жилой фонд, тыс. м ²	Население, тыс. чел.
№ 1 «Еремино – Бардино»	Земли колх. «Брилево» и «XXII съезда КПСС». Размещение многоквартирной застройки на территории, предназначенной по генеральному плану для многоквартирного и усадебного строительства	734,34	4406	147
№ 2 «Аэропорт»	Земли колх. «Красный маяк». Размещение многоквартирной застройки предусматривается в северном направлении вдоль дороги на аэропорт от жилого района стекольного завода до д. Поколюбичи. Для осуществления связи с районом необходимо строительство путепровода через ж/д по ул. Федюнинского. Необходим вынос обзорного локатора транспорта (ОРЛ-Т), устанавливаемого на данной территории зону ограничения застройки по высоте до 13,5 м на расстоянии 1800 м	491,14	2950	98
№ 3 «Поколюбичи – Плесы»	Городские земли. 1 Размещение многоквартирной застройки предусматривается восточнее д. Поколюбичи. Территория периодически затапливается. Для осуществления связи с районом необходимо строительство как минимум одного путепровода через ж. д. на продолжении ул. Проектируемой № 1 (по генплану). 2 Участок «Плесы» по генеральному плану предусматривался под усадебное строительство. Расположен в горчерте	733,93	4400	147
№ 4 «Романовичи»	Земли племзавода «Берёзки». Площадка предназначена для размещения усадебной застройки	874,9	700	17
№ 5 «Березки»	Земли племзавода «Берёзки». Площадка предназначена для размещения многоквартирной застройки	714,0	4280	143
№ 6 «Южный»	Территория лесного массива Корневского лесничества – экспериментальная база института леса и курорта «Чёнки». Площадка предназначена для размещения многоквартирной застройки	750,0	3750	125
№ 7 «Бобовичи»	Земли колдх. «Бобовичское». Площадка предназначена для размещения усадебной застройки	675,47	675	16

№ 8 «Костюковка»	Земли посх. ОРС «Полесьеводстрой» и «Сельхозтехникум». Площадка для размещения многоквартирной застройки пос. Костюковка	140	700	23
------------------	--	-----	-----	----

3 ВОДНО-ЗЕЛЕНое ДОСТОЯНИЕ ГОРОДА

Город Гомель считается одним из самых озелененных областных центров нашего государства.

Современный город концентрирует в себе все достижения цивилизации, но одновременно накапливает отрицательные последствия технической революции. В нем складывается специфическая экологическая обстановка – повышенное загрязнение атмосферы, более резкие, чем в природе, колебания температурного и радиационного режимов, наличие шума и вибраций разного рода, огромная психофизиологическая нагрузка на городского жителя. Вот почему осуществление эффективных мер по охране природы и улучшению окружающей среды является одной из основных задач градостроительства. А они неэффективны без должного отношения к зеленым насаждениям.

Поэтому в планировочном решении системы зеленых насаждений Гомеля всячески учитываются природные особенности города и прилегающих территорий, сложившаяся градостроительная ситуация, проектная структура города и отдельных его участков.

Согласно принятым нормам на новую очередь строительства в городе необходимо посадить 705 га зеленых насаждений общего пользования, 1440 га – ограниченного пользования, 4312 га – специального назначения. На расчетный перспективный срок – 1560, 1456 и 939 га соответственно.

Главными принципами при размещении зеленых насаждений различных категорий являются: максимальное использование существующих зеленых массивов, соответствие размещения и размеров насаждений их функциональному назначению, непрерывность озелененных территорий, равная обеспеченность ими жителей различных районов города и обеспечение нормативной доступности к ним, органическое единство системы зеленых насаждений города с озелененными территориями лесопаркового защитного пояса.

Основу системы зеленых насаждений Гомеля составляет водно-зеленый диаметр, пересекающий город с северо-востока на юго-запад и подкрепленный полукольцом водно-парковых пространств в северной и северо-западной части и большим и малым бульварными кольцами правобережья. От этих опорных элементов ответвляются линии бульваров, пронизывающие город во всех направлениях и развивающиеся в пятна скверов, садов и парков. Такая комбинированная система для Гомеля является, пожалуй, наиболее приемлемой.

Таким образом, гомельская система озеленения представляет собой ступенчатую структуру, куда входят общегородские многопрофильные и районные парки, садово-парковые и спортивные комплексы жилых районов, сады микрорайонов, бульвары и скверы.

Городская система насаждений, в свою очередь, поддерживается зелеными массивами лесопаркового защитного пояса, вплотную подходящими к городу с запада, юга, северо-востока и являющимися продолжением городских насаждений. Следующими звеньями городских и загородных озелененных пространств служат парки на границе города и лесопарки защитного пояса. Единый водно-зеленый диаметр способствует особо ограниченному единству городских и загородных насаждений.

Тем не менее все это не исключает работы по дальнейшему совершенствованию зеленого достояния нашего города. Поэтому специалистами было определено адресное размещение различных видов зеленых насаждений общего пользования с указанием площадей по всем пяти планировочным районам города.

Насаждения ограниченного пользования специального назначения предусмотрены так, чтобы более полно сформировать систему зеленых насаждений. Исключение составляют насаждения санитарно-защитных зон, для определения размеров и размещения которых были проведены специальные исследования. В результате по главным объектам зеленых насаждений общего пользования были определены основные задачи их реконструкции, составлена номенклатура и объемы первоочередных работ на зеленых объектах по административным районам города.

Следующими этапами проектных разработок системы озеленения Гомеля стали проект детальной планировки (ПДП) жилых районов города, схемы планировки право- и левобережной

частей Центрального парка культуры и отдыха им. Луначарского, а также рабочие проекты отдельных зеленых объектов. Особого внимания, естественно, заслужил ПДП водно-зеленого диаметра – основной градостроительный документ по созданию рекреационных территорий общегородского значения.

Кроме композиционной значимости в системе зеленых насаждений Гомеля водно-зеленый диаметр впечатляет и количеством озелененных и водных пространств, входящих в него. В силу природных условий местности, исторически сложившейся градостроительной ситуации площадь парков водно-зеленого диаметра составляет $\frac{3}{4}$ всех зеленых насаждений общего пользования.

Поэтому осуществление главной идеи планировочной организации городских территорий – приближение застройки к реке – решает многие задачи, связанные с проблемой обеспечения комфортных условий жизни в городе. При таком направлении развития Гомеля к расчетному сроку фронт застройки селитебных территорий вдоль рек Сож и Ипать составят около 15 км, что обеспечит жителям города возможность в течение получаса пешком добраться в любое место отдыха водно-зеленого диаметра.

По мере осуществления намечаемых мероприятий территория водно-зеленого диаметра должна приобрести характер полифункциональной соподчиненной системы, отвечающей насущным требованиям в решении экономических, природоохранных и рекреационных проблем.

В соответствии с данной концепцией институт «Гомельгражданпроект» выполнил ПДП водно-зеленого диаметра, согласно которому он будет состоять из восьми планировочно увязанных между собой парков городского значения. При этом также учитывалось, что последние 30 лет в северо-восточной и юго-западной частях Гомеля проводится освоение поймы под городскую застройку способом намыва. Основная масса производственных и коммунально-складских территорий отделена от поймы селитебными территориями, что позволяет, используя пойму в целях рекреации, осуществить «классическое» зонирование: производство – жилище – отдых.

В 1997–1998 гг. коллективом этого же института был разработан проект реконструкции парка им. Луначарского, который в основном был осуществлен. В их числе детский сквер по ул. Советской, парк «Фестивальный». В 2000 г. разработаны два проекта: дендропарка в парковой зоне «Прудок» и сквера по ул. Хатаевича; оба начаты строительством.

Поэтапно осуществляется строительство бульваров по ул. Советской в жилом районе «Аэродром», у озера Любенское, по ул. К. Маркса – Садовая уже реализован полностью.

Время и практика показали, что при должном внимании к проблеме создания системы зеленых насаждений и целенаправленных действиях она вполне успешно разрешается (рисунки 3.1–3.3).



Рисунок 3.1 – Благоустройство площади перед зданием центральной библиотеки



Рисунок 3.2 – Пример организации благоустройства зеленой зоны в микрорайоне № 20



Рисунок 3.3 – Пример организации благоустройства зеленой зоны в микрорайоне № 20

4 СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ В РАЗВИТИИ ГОРОДА

В настоящее время в городах и городских поселках страны проживает 75,1 % населения, или 7,12 млн человек. За последние пять лет прирост городского населения составил почти 3 %. Так, в Гомельской области за три года количество жителей в Гомеле увеличилось на 14 700, в Мозыре – на 2195 человек. Общий прирост городского населения по области за это время составил 13 502 человека при снижении общей численности на 8250 человек¹⁾.

Наиболее активно увеличивается население крупных городов. Соответственно растут и их территории. Для городской застройки из сельскохозяйственного оборота выводятся пахотные земли, луга, лесные угодья. В зону застройки Гомеля в последние годы вошли населенные пункты, Новый Быт, Красная Гвоздика, Костюковка, Березки и др. Согласно перспективам развития к 2020 г. потребуются дополнительные площади, и территория Гомеля увеличится с 11 256 до 14 980 га.

Рост городского населения и увеличение территории городов – это причины и следствия одного процесса. Освоение новых территорий и включение их в городскую застройку, в свою очередь, ведут к увеличению транспортной и инженерной инфраструктуры (дороги, сети водо- и электроснабжения, канализации и др.). По имеющимся данным, стоимость 1 м² городской территории составляет от \$ 75,5 до \$ 145,2.

Одним из путей сдерживания разрастания территории городов считается строительство высотных зданий (жилые – высотой 75 м и более, общественные – более 50 м). И хотя это один из путей более эффективного использования городской территории²⁾, у некоторых специалистов он вызывает возражения, которые обосновываются ухудшением условий проживания на верхних этажах, нехваткой мест для парковки автомобилей, уменьшением удельной площади (в расчете на одного жителя) озелененных участков на междворовых территориях и др.

Особое внимание в современном градостроительстве уделяется вопросу освоения подземного пространства. Зарубежными учеными и архитекторами разрабатываются концепции подземных пространств городов будущего. Так, по данным НИПИ Генплана г. Москвы, под землей может быть размещено до 70 % от общего объема гаражей и автостоянок, до 60 % складских помещений, до 50 % архивов и хранилищ, до 30 % учреждений культурно-бытового обслуживания и др.³⁾ Освоение подземного пространства создаст условия для сдерживания роста территорий крупных городов, а также улучшения их архитектурно-планировочной структуры за счет устранения с застраиваемых территорий зданий и сооружений вспомогательного назначения, увеличения площадей для жилищного строительства и рекреационных зон.

В Беларуси наиболее наглядным примером является Минск, где в последние годы сдан в эксплуатацию крупный подземный общественно-торговый центр на пл. Независимости. В Гомеле использование подземного пространства ограничивается устройством подземных переходов по улицам Советской и Космонавтов и прокладкой инженерных сетей, не считая подвальных помещений жилых и общественных зданий.

На наш взгляд, сдерживающим фактором в освоении подземного пространства крупных городов Беларуси является традиционность мышления специалистов административных органов и проектировщиков. Формулировка «земли у нас хватает» накладывает отпечаток и на разработку перспективных генеральных планов развития городов, главное направление которых – поглощение территорий прилегающих сельских населенных пунктов. Генпланы крупных городов, к числу которых относятся бурно развивающиеся областные центры, не предусматривают даже схемы территорий, предназначенных для использования подземного пространства.

Между тем разрастание территорий городов со всей очевидностью ставит эту проблему на повестку дня и ее надо решать. Например, студентами-архитекторами факультета

¹⁾ Данные статистического управления Гомельской области по состоянию на 2011 г.

²⁾ Эффективного с точки зрения повышения плотности застройки.

³⁾ Дегтярев, Б. М. Состояние, перспективы и проблемы использования подземного пространства в г. Москве // Труды Международной конференции «Подземный город: геотехнология и архитектура». – СПб., 1998.

«Промышленное и гражданское строительство» БелГУТа разработаны проекты использования подземного пространства площадей Восстания и Привокзальной в Гомеле. Такое предложение позволит, не нарушая сложившегося архитектурно-композиционного облика основных площадей, разместить в подземном пространстве центральной части города востребованные в современных условиях торговые комплексы и стоянки для автотранспорта.

В настоящее время политика использования городской территории направлена в основном на ужесточение норм плотности жилищного фонда в многоквартирной застройке повышенной этажности (не менее 9000 м² общей площади на 1 га согласно ТКП 45–3.01–116–2008). Вместе с тем в пределах города имеются значительные площади, не используемые в силу действующих норм, хотя современная ситуация существенно изменилась. Так, к расположенным вблизи центра Гомеля площадям судоремонтного завода, Гомельского комбината хлебопродуктов и кондитерской фабрики «Спартак» ведет однопутная железная дорога. По действовавшим ранее требованиям вдоль этого подъездного железнодорожного пути был организован в массиве городской застройки «коридор», протянувшийся более чем на 1,5 км, с целью безопасности и уменьшения шумового дискомфорта, который испытывают жители пограничной жилой застройки.

Предполагалось, что по данному подъездному пути к названным предприятиям и обратно будет следовать достаточное количество поездов. Так оно и было примерно 25 лет назад. В настоящий момент, по нашим наблюдениям, в сутки проходит не более 2 маневренных тепловозов с 1–2 вагонами (отгрузка готовой продукции и подвоз сырья осуществляются в основном большегрузным автомобильным транспортом). То есть сегодня расстояние от этого тупикового участка железной дороги до новых жилых зданий вполне может быть ограничено минимальной полосой отвода. А современная ситуация такова, что огромная территория площадью около 30 га в средней части города, заросшая кустарником, используется для размещения временных гаражей, неорганизованного отдыха жителей и выгула собак. В генплане Гомеля, разработанном БелНИИПградостроительства, она выделена как непригодная для застройки в силу действующих ограничений по полосе отвода вдоль железнодорожного пути, а также того, что недалеко от железнодорожного пути протекает ручей, периодически заполняемый ливневыми и канализационными стоками. Да, такая территория потребовала бы определенных инженерных мероприятий по подготовке ее к застройке. Но они, без сомнения, были бы компенсированы положительными сторонами, к числу которых относятся размещение новой застройки в середине сложившейся городской инженерной инфраструктуры, близость к центру города, пешеходная доступность для жителей зоны отдыха в пойме реки Сож.

Особого внимания заслуживает архитектурно-планировочное формирование существующих и вновь застраиваемых микрорайонов областных центров. За последние 20 лет произошли значительные изменения в социально-экономической жизни общества и в быту горожан. И дворовое пространство уже не является местом отдыха жителей в силу возрастающей плотности застройки, уменьшения свободной площади. Большинство жилых дворов современных микрорайонов скорее напоминают стоянки автотранспорта с чудом сохранившейся песочницей для детей (рисунок 4.1). На наш взгляд, следовало бы вернуться к широко распространенной в 60-х годах прошлого века, но не нашедшей практического воплощения идее микрорайонного сада. Создание внутри уже существующих и во вновь проектируемых микрорайонах озелененных зон отдыха с прогулочной эспланадой, малыми архитектурными формами, детскими площадками могло бы стать одним из путей решения проблемы организации отдыха жителей. В качестве примера назовем детский городок по ул. Мазурова вблизи гипермаркета «Евроопт», привлекающий ребят разных возрастов (рисунок 4.2).

В зависимости от размеров микрорайона и ландшафтных возможностей таких зон может быть 2–3. Ответственная ландшафтно-дизайнерская проработка этих участков, разумное насыщение их мини-кафе, бутиками позволили бы создать полноценные зоны отдыха.



Рисунок 4.1 – Дворовое пространство в комплексе домов по ул. Мазурова



Рисунок 4.2 – Детская площадка в жилом микрорайоне вблизи гипермаркета «Евроопт»

Современная ситуация проявляется и в резком увеличении количества личных автомобилей. По мнению ведущих современных теоретиков архитектуры, рост автомобилизации населения Беларуси – одна из важнейших проблем, стоящих перед архитектурно-градостроительной наукой и практикой¹⁾, которая отрицательно сказывается на условиях жизнедеятельности горожан. В сознании владельцев личных авто, работников городских коммунальных служб, проектировщиков преобладает традиционный подход к размещению стоянок. Укоренившаяся формула такого подхода – автостоянка должна быть рядом с домом или вблизи подъезда. Но ведь заполнение внутриворотовых пространств легковым автотранспортом – это нарастающая как снежный ком проблема экологии и потенциальной опасности. В часы пик, а это, как правило, вечернее время, и особенно в конце рабочей недели создаются порой неразрешимые сложности с проездом спецтранспорта. В кризисных ситуациях подъезд пожарных машин к аварийному дому оказывается невозможен, и последствия подобных ситуаций бывают трагичны.

В сложившихся микрорайонах, где внутриворотовое пространство не было рассчитано на большое количество машин, это объяснимо, но все повторяется и во вновь возводимых микрорайонах. Городские службы то ли не видят проблемы, то ли не способны ее решить, и она пущена на самотек.

Разумеется, проблема эта непроста – здесь существуют архитектурно-планировочные, социальные, экономические и другие аспекты, но некоторые пути ее решения хотим обозначить.

В крупном городе основные места скопления легкового автотранспорта – дворцовые территории; центральная часть, где расположены здания административного, общественно-культурного назначения, учебные заведения, крупные офисы; площадки промышленных предприятий и объектов производственного назначения (рисунок 4.3).



Рисунок 4.3 – Одна из центральных площадей города – площадь Восстания – скорее напоминает автостоянку

Центральная часть города – зона исторических и значимых построек, сакральная территория для горожан и гостей – должна быть свободна от личного автотранспорта. Можно определить ее границы и ограничить количество и типы въезжающих сюда транспортных средств. На периферии

¹⁾ Сардаров, А. С. Архитектура как процесс (о проблемах развития науки) // Архитектура и строительство. – 2011. – № 4. – С. 26–29.

этой территории необходимо организовать платные автостоянки – возможности создать их всегда найдутся. И здесь как нельзя лучше использовать подземное пространство. К примеру, в Гомеле у границ центральной части подземная стоянка может быть размещена в пределах площадки Пионерского сквера по ул. Советской. Ее эксплуатируемая озелененная кровля не изменит площадь и условия функционирования этого любимого жителями сквера (рисунок 4.4).



Рисунок 4.4 – Пионерский сквер в центральной части Гомеля

Места приложения труда горожан – наиболее крупные промышленные предприятия и объекты производственного назначения, как правило, имеют достаточные территории для организации стоянок транспорта работающих. Определенный контроль со стороны городских коммунальных и архитектурно-планировочных служб позволит создать их рациональную структуру. Самое крупное предприятие Гомеля «Гомсельмаш» имеет несколько рассредоточенных стоянок. Вместе с тем рядом с предприятием есть большой участок между производственной площадкой и проходящей вблизи железной дорогой, где можно организовать централизованную открытую многоярусную стоянку. Этому способствует и существующий рельеф.

Более сложная задача – организация стоянок личного автотранспорта в спальнях районах. Сложность не в возможностях ее решения, а в преодолении сложившегося менталитета и повышении культуры автовладельцев. Наиболее реальным, на наш взгляд, является пересмотр принципов проектирования и последующей реализации межрайонных и основных внутрирайонных магистралей. Планировочная организация уличных территорий микрорайонов предусматривает, что жители будут прогуливаться по широким тротуарам вблизи от нескончаемого потока мчащихся машин. Читатель чувствует сквозящую в этих строках иронию. А ведь реальность именно такова.

Улица Мазурова, делящая территорию уже сформированного микрорайона № 17 и застраиваемого № 18 широкой эспланадой, проходит между ними. Расстояние от проезжей части до линии застройки составляет 40–60 м. Вдоль улицы проходят две пешеходные дорожки шириной 1,5 и 8 м, разделенные газоном. Остальную территорию эпизодически и бессистемно благоустраивают коммунальные службы и жители, высаживая деревья и кустарники на свой вкус.

Пешеходные тротуары микрорайонов перестали быть местом массовых прогулок и движения жителей. Сегодня средний горожанин даже до ближайшего универсама, расположенного на расстоянии 0,5–1,0 км, пытается доехать на общественном транспорте либо на личной машине.

Для размещения автостоянок можно использовать территории между проезжей частью улиц и линией застройки домов. Соответствующим образом оборудованные платные стоянки, имеющие разметку, ограждения, электронные средства наблюдения, устройства по организации въезда и выезда и, если потребуется, охрану, станут вполне цивилизованным способом решения проблемы парковки личного транспорта. На дворовой территории будет разрешена лишь кратковременная остановка личного транспорта. Возможно, вопрос оплаты стоянки личных автомобилей на внедворовых территориях вызовет возражения. Но ведь мы платим за уборку подъездов, придомовых площадок – придется платить и за стоянку. Станет государство богаче – можно будет отказаться от оплаты. Это один из сравнительно недорогих путей решения проблемы.

Еще один насущный вопрос – силуэтность городской застройки. Современная застройка Гомеля ведется в основном 9–10-этажными домами. Попытки создать какую-то образную высотную композицию микрорайонов делаются за счет введения 14–18-этажных домов. Вообще в последнее время проблеме создания высотных акцентов в городской структуре уделяется достаточное внимание (рисунок 4.5). Значительное место она занимает в исследованиях авторов, посвященных городу Минску¹⁾. В областных центрах локальные решения не затрагивают общую картину создания силуэта города на основе введения в застройку высотных зданий. Да этот вопрос городскими архитектурными службами, проектировщиками, на наш взгляд, и не рассматривается. Точнее, о нем иногда думают, но городские проектные организации, находящиеся под прессом административных органов, для которых основным является количество домов и квартир на определенной территории, не имеют возможности решать вопрос на перспективу.



Рисунок 4.5 – Застройка ул. Речицкое шоссе

В такой ситуации, чтобы избежать унылости и однообразия архитектурно-композиционного решения городских микрорайонов, следует обратиться к их цветовому решению. Оно определяется проектной организацией и согласовывается с главным архитектором города. При выборочной застройке в сформированном микрорайоне все зависит от полета творческой фантазии главного архитектора проекта. Как правило, цветовое решение фасадов вновь возводимого дома недостаточно учитывает сложившуюся поли- или монохромную композицию существующих построек. В микрорайонах, застраивавшихся в течение длительного времени, каждый дом имеет индивидуальное

¹⁾ Потапов, Л. С. Силуэт Минска. – Мн.: Наука и техника, 1980. – 140 с.; Акентьев, А. Город и его пространственная гармония / Архитектура и строительство. – 2011. – № 2. – С. 20–31.

цветовое решение. В современных условиях при новом строительстве ситуация еще более усугубляется, если в разработке проектной документации принимает участие несколько проектных организаций. Это весьма характерно для областных городов в связи с тем, что ранее специализированные проектные организации в настоящее время расширили сферу своей деятельности и берутся за разработку любых проектов (в том числе и по жилым домам, которые считаются пока не весьма сложными). Поэтому говорить о каком-то общем композиционно-цветовом решении существующих районов не приходится. Хотя именно оно позволит придать индивидуальный облик отдельным районам города.

Вместе с тем в современной практике застройки областных центров выпадает счастливый случай, когда проектная документация по вновь застраиваемому микрорайону выполняется одним проектным институтом, коллегами-архитекторами за относительно непродолжительный отрезок времени. К тому же и строительство микрорайона ведет одна крупная строительная организация – то есть создаются благодатные условия решить все в одном ключе при полном согласии авторов проекта и строителей.

Однако здесь кроется другой изъян. Например, застраиваемый микрорайон имеет набор 9–10-этажных домов разнообразного объемно-планировочного решения и даже общую цветовую гамму фасадов. Результат – монотонность в однообразии цветового решения отдельных домов. Опять наш традиционный подход – фасады каждого дома решены в 2–3 одинаковых цвета, но отсутствует понятие (а следовательно, и его реализация) того, что композиционное решение следует развить не на один дом, а комплекс всего микрорайона – именно тогда мы получим индивидуальную разнообразную палитру цветового решения городских районов.

Сегодня в Гомеле, так же как и в других городах страны, ведется постоянная работа по благоустройству городских территорий, обновлению и облагораживанию фасадов существующих домов. По той активности, с которой осуществляется эта деятельность, можно видеть, что вкладываются значительные средства. Вполне оправданным было бы какую-то часть средств направить для предварительной разработки проектов комплексного решения цветового решения микрорайонов, зданий и сооружений вдоль основных улиц города.

Все сказанное – лишь часть вопросов, связанных с проблемой оптимизации архитектурно-планировочного решения крупных городов и вполне решаемых в современных условиях.

5 КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ В РАЗВИТИИ ГОРОДОВ И БЕЛОРУССКОЙ АРХИТЕКТУРЫ

Многие города и сельские поселения Беларуси имеют древнюю историю. Например, Полоцк, Туров, Гродно, Витебск, Брест, Пинск, Орша, Минск основаны в IX–XI вв. Несмотря на многочисленные войны и разрушения, в исторических поселениях сохранились выдающиеся архитектурные сооружения, в том числе включенные в Список всемирного культурного наследия ЮНЕСКО.

К достижениям белорусской архитектуры XX в. можно отнести такие выразительные архитектурно-градостроительные ансамбли, как центральная часть пр. Независимости, ансамбль Дома правительства, выставочный комплекс «Белэкспо» на проспекте Победителей, Слепянская водно-парковая система в Минске, застройка поселка Россь в Гродненской области, которые включены во Всемирную энциклопедию архитектуры XX в. как выдающиеся образцы мировой архитектуры.

В то же время созданная в 1960–1980-е гг. строительная база крупнопанельного домостроения, обеспечившая большие объемы жилищного и промышленного строительства по типовым проектам, привела к утере индивидуальности, своеобразия, которые отличают архитектуру регионов, городов, сел Беларуси.

В поселениях сконцентрировано историко-культурное и духовное наследие народа. Наряду с охраной и рациональным использованием уже имеющихся культурно-духовных ценностей важно, чтобы каждое следующее поколение создавало новые. Необходимы наращивание культурно-духовного потенциала поселений, формирование их индивидуального облика и повышение эстетических качеств, выявление и развитие национальных, региональных и местных архитектурных

традиций, сложившихся с учетом культурных, исторических, ландшафтных особенностей. При этом следует усилить гуманизацию среды поселений, перейти от гигантомании в планировке и застройке городов к формированию сомасштабных человеку пространств.

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 полузамкнутых;

- 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. Их предусматривается конкретизировать и дополнить, проиллюстрировать положительными и отрицательными примерами построенных и запроектированных архитектурных сооружений.

Проблема совершенствования архитектурного облика городских и сельских поселений страны, развития белорусской архитектуры сложна и многогранна. Ее решение предусматривает: обеспечить сохранение историко-культурных и природных ценностей, зон исторической застройки, ландшафтов; создать условия формирования у людей чувства гордости за свой город, село, район, страну; обеспечить индивидуальный подход к планировке и застройке каждого поселения; обеспечить возрождение и развитие национальных, региональных и местных традиций, особенностей белорусской архитектуры, применение местных строительных материалов, декора, колористики; предусмотреть размещение и развитие в поселениях культурно-духовных объектов

и комплексов, сакральных объектов разных конфессий; усилить гуманизацию среды поселений архитектурно-градостроительными средствами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Градостроительные требования, а также значительные изменения в социально-экономической и экологической ситуации требуют периодического внесения корректив в генеральный план города, являющийся основным документом, ориентирующим проектировщиков и строителей при создании новых микрорайонов.

Одной из главных составляющих архитектурного облика города является жилая и общественная застройка. Именно в жилой застройке центра, как в зеркале, отражались на протяжении веков культура и быт городского населения, его представления об окружающей среде. Учитывая происходящую социальную дифференциацию в обществе и различный уровень доходов населения, в новой концепции генерального плана предусматривается большое разнообразие типов жилья (хотя в обозримом будущем, очевидно, капитальная многоэтажная секционная жилая застройка будет доминировать во всех планировочных районах города). Среди этого типа жилья (кроме муниципального, предназначенного для населения со средним и низким достатком) будут выделяться места для строительства престижных домов с оригинальным архитектурным решением. Наибольшее разнообразие типов жилья предполагается в индивидуальном секторе: жилые дома с приусадебными участками, респектабельные коттеджи. Вдоль общегородских магистралей, в общественных центрах также будет использована малоэтажная застройка, обладающая высокими архитектурно-эстетическими качествами. Предполагаются разнообразные планировочные и композиционные приемы в зависимости от характера застройки, расположения застраиваемой территории и наличия природных факторов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Акентьев, А.** Город и его пространственная гармония / А. Акентьев // Архитектура и строительство. – 2011. – № 2. – С. 20–31.
- 2 **Божченко, З.** Зеленое достояние / А. Божченко // Архитектура и строительство. – 2001. – № 3. – С. 26–27.
- 3 Гомель. Фотоальбом. – Гомель: КИПУП «Сож», 2004. – 255 с.
- 4 **Дегтярев, Б. М.** Состояние, перспективы и проблемы использования подземного пространства в г. Москве // Труды Международной конференции «Подземный город: геотехнология и архитектура». – СПб., 1988.
- 5 **Карамышев, А.** Проекты XX века / А. Карамышев, И. Малков // Архитектура и строительство. – 2001. – № 3. – С. 7–10.
- 6 **Ковырев, С.** Страницы древнейшей истории / С. Ковырев, В. Литвинов // Архитектура и строительство. – 2001. – № 3. – С. 5–6.
- 7 **Кривошеев, С.** Генеральный план. Год 1977 / С. Кривошеев, В. Быков // Архитектура и строительство. – 2001. – № 3. – С. 11–15.
- 8 Любимый Гомель. Фотоальбом. – Гомель: ОО «Издательский дом»; «Вечерний Гомель – Медиа», 2010. – 239 с.
- 9 **Малков И. Г.** Совершенствование архитектурно-планировочной композиции крупного города: основные направления (на примере г. Гомеля) / И. Г. Малков, И. И. Малков, Т. С. Титкова // Архитектура и строительство. – 2012. – № 4. – С. 52–55.
- 10 **Морозов, В. Ф.** Гомель классический. Эпоха. Меценаты. Архитектура / В. Ф. Морозов. – Минск : Изд-во «Четыре четверти», 1997. – 336 с.
- 11 **Потаев, Г.** Концептуальные положения развития белорусской архитектуры / Г. Потаев // Архитектура и строительство. – 2012. – № 4. – С. 18–19.
- 12 **Потапов, Л. С.** Силуэт Минска / Л. С. Потапов. – Минск : Наука и техника, 1980. – 140 с.
- 13 **Сардаров, А. С.** Архитектура как процесс (о проблемах развития архитектурной науки) // Архитектура и строительство. – 2011. – № 4. – С. 26–29.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение.....	3
1 История создания города.....	3
2 Этапы развития.....	7
3 Водно-зеленое достояние города.....	17
4 Современные проблемы в развитии города.....	21
5 Концептуальные положения в развитии городов и белорусской архитектуры.....	27
Заключение.....	30
Список использованной литературы.....	30

Учебное издание

МАЛКОВ Игорь Георгиевич
ШИШИНА Елена Михайловна
МУЗЫЧКИН Алексей Валерьевич
ЗАХАРЧУК Юлия Викторовна

АРХИТЕКТУРА ГОМЕЛЯ:
ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

Учебно-методическое пособие

Редактор Н. А. Д а ш к е в и ч
Технический редактор В. Н. К у ч е р о в а
Корректор Т. А. П у г а ч

Подписано в печать 15.03.2013 г. Формат 60x84 ¹/₈.
Бумага офсетная. Гарнитура Таймс. Печать на ризографе.
Усл. печ. л. 3,72. Уч-изд. л. 3,56. Тираж 100 экз.
Зак № . Изд. № 153.

Издатель и полиграфическое исполнение
Белорусский государственный университет транспорта:
ЛИ № 02330/0552508 от 09.07.2009 г.
ЛП № 02330/0494150 от 03.04.2009 г.
246653, г. Гомель, ул. Кирова, 34