

системы поселений: численность, ежегодные темпы роста-стагнации, постоянную и ежедневную миграцию.

Отношения между городами-метрополиями и иными группами городов в сети Европейских поселений проанализированы с использованием метода «ранг-размер». В целом в Европе исторически формируется полицентрическая сбалансированная система расселения, в которой города-метрополии выполняют опорную роль. Однако в таких странах как Латвия, Эстония, в Российской и Германской частях Балтийского региона наблюдается ярко выраженное моноцентрическое доминирование городов-метрополий.

В результате анализа развития Европейских городов-метрополий и их урбанизированных зон в контексте всей системы поселений можно сделать предварительный вывод о том, что города-метрополии в большей степени обеспечивают самоустойчивость в пределах урбанизированных зон, чем устойчивость системы поселений страны в целом. В Европейских странах с моноцентрической структурой расселения города-метрополии выступают в роли нарушителей устойчивости системы поселений – «черными дырами», поглощающими население и экономическую энергию страны, регионов и даже континентов. Основным решением данной проблемы является развитие, предполагающее постепенный переход от моноцентрической структуры к полицентрической структуре расселения.

УДК 711.553

Характерные типы транспортно-общественных центров в крупных городах Беларуси

Степура М.Г.

Белорусский национальный технический университет

Для рационального формирования транспортно-общественных центров (ТОЦ) целесообразно выделить их типологические группы, для которых будут разработаны соответствующие градостроительные требования (регламенты). Формирование типологических групп ТОЦ предлагается проводить с учетом их местоположения в планировочной структуре города и преобладающих видов транспорта.

При анализе расположения ТОЦ наиболее важны два аспекта: а) размещение ТОЦ относительно центральной, срединной и периферийной зон города; б) значимость ТОЦ в системе общественных центров города.

При анализе транспортных условий учитываются виды транспорта, величина пассажиропотоков и категории пассажиров.

Проанализировав градостроительные и транспортные условия формирования ТОЦ в Минске и областных городах Беларуси, можно выделить несколько характерных типов ТОЦ, которые формируются на основе железнодорожного транспорта:

1. ТОЦ на основе главного железнодорожного вокзала города, расположенного в его центральной зоне. Формируется как один из главных общественных центров городского значения.

2. ТОЦ на основе железнодорожной станции, расположенной в зоне, прилегающей к центральному ядру города, где территория обладает высоким транспортным и пространственным потенциалом. Как правило, необходима трансформация примыкающей территории и создание на основе станций многофункциональных комплексов. Формируется как общественный центр городского планировочного района.

3. ТОЦ на основе железнодорожной станции в срединной или периферийной зоне города. Формируется как общественный центр прилегающего городского района.

В перспективе возможно появление еще одного типа ТОЦ – на основе станции высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСЖМ), который выполнял бы функцию центра обслуживания международных и междугородних пассажиров. Этот тип ТОЦ целесообразно формировать как общественный центр городского значения или центр городского планировочного района.

УДК 721.011.17—056.26

**Разработка государственного стандарта
"Среда обитания для физически ослабленных лиц.
Основные положения"**

Хачатрянц К.К.

Белорусский национальный технический университет

Стандарт предназначен для применения при разработке нормативной базы и проектной документации на все *объекты генерального и детального планирования*, на *общедоступные объекты* строительства, *общедоступные объемно-планировочные элементы* всех объектов строительства, на *специальные объекты для проживания и обслуживания физически ослабленных лиц* (ФОЛ).