

## ДЕПРЕССИВНЫЕ ТЕРРИТОРИИ В СТРУКТУРЕ Г. ГОМЕЛЯ

**А. В. Евстратенко**

Кандидат архитектуры, доцент, доцент кафедры «Архитектура и строительство» УО «Белорусский государственный университет транспорта», Гомель, Беларусь, e-mail: angelikaevstratenko@gmail.com

### Реферат

В статье проанализировано понятие «депрессивные территории» и приведены пути их образования. Выявлены территории в структуре г. Гомеля, которые могут быть отнесены к депрессивным на современном этапе. Предложены критерии для оценки депрессивных участков и определения методов их возвращения в городскую ткань.

**Ключевые слова:** депрессивные территории, стагнирующие территории, городская среда, благоустройство, редевелопмент, градостроительный каркас, градостроительные резервы.

### DEPRESSED TERRITORIES IN THE STRUCTURE OF GOMEL

**A. V. Evstratenko**

### Abstract

The article analyzes the concept of «depressed territories» and shows the ways of their formation. The territories in the structure of Gomel that can be classified as depressive at the present stage have been identified. Criteria are proposed for assessing depressive areas and determining the methods of their return to the urban fabric.

**Keywords:** depressed territories, stagnating territories, urban environment, landscaping, redevelopment, urban framework, urban reserves.

### Введение

Проблема стагнации городских территорий носит междисциплинарный характер. Для обозначения соответствующего состояния городских территорий исследователями в различных отраслях наук используются термины «деградация», «депрессивность», «упадок», «регресс», «рецессия», «убывающий город» и др. Состояния «сжимающийся город» и «разрастающийся город» также могут являться последствием градостроительной стагнации территорий.

Данная проблема рассматривается в различных отраслях наук. Подавляющая часть изысканий посвящена депрессивным регионам (а не территориям) с точки зрения их социально-экономического упадка и поиска административных и экономических методов реабилитации. Экономисты разделяют депрессивные и отсталые (слаборазвитые) регионы. В первом случае основным критерием для их выявления служат темпы развития, во втором – уровень развития [1, с. 17]. В данном контексте рассматривается серьезное негативное влияние регионов с депрессивным статусом на развитие всей экономики страны. Социально-географические исследования посвящены изучению расселения, миграционных процессов, занятости во взаимосвязи со степенью и эффективностью функционального использования территорий. Группой геолого-градостроительных исследований рассматриваются методы преобразования нарушенных территорий путем формирования искусственных ландшафтов. Решение проблемы упадка городских территорий может быть найдено при учете результатов, полученных в различных областях знаний.

Для дальнейшего исследования будем рассматривать «стагнирующая территория» и «депрессивная территория» как связанные, но не идентичные понятия.

Цель работы состоит в анализе территорий г. Гомеля в аспекте понятий «стагнация» и «депрессивность», определении территорий, которые могут быть отнесены к депрессивным и определении совокупности критериев для выбора методов возвращения данных территорий в городскую ткань. Прежде чем перейти к анализу г. Гомеля, рассмотрим причины и следствия депрессивного состояния городских территорий. Методика исследования заключается в анализе научных работ по данной тематике, натурные обследования территорий, картографический анализ и графоаналитическая систематизация данных.

### Понятие стагнирующих и депрессивных территорий

В настоящее время в Беларуси термины «депрессивные» или «стагнирующие» территории применительно к архитектурно-

градостроительной отрасли законодательно не закреплены и используются преимущественно по отношению к экономически отсталым районам. На практике данные понятия широко применимы к обозначению городских территорий, а их возвращение в городскую – важнейшая задача градостроительного развития.

С точки зрения архитектурной науки интересна трактовка, предлагаемая К. Е. Родяшиной: «Депрессивные территории можно определить как территории, не отвечающие социально-экономическим, экологическим, градостроительным условиям развития города, нарушающие целостность его архитектурно-градостроительного облика, препятствующие повышению уровня жизни жителей». При этом тенденции деградационного развития (упадка) носят устойчивый характер [2, с. 106–107].

По нашему мнению, более широкое понятие депрессивности включает в себя понятие стагнации. От стагнации к депрессии – от категории социально-экономического состояния к понятию, содержащему особенности восприятия населением среды жизнедеятельности и закономерные последствия.

Депрессивное состояние, наиболее характерное для зон производственного назначения, также может относиться к территориям жилого, общественно-делового и рекреационного назначения по целому ряду причин, среди которых физический и моральный износ жилого фонда, низкая плотность застройки и ее фрагментарность, перенаселение на фоне пространственной поляризации и нахождение вблизи с уже деградирующими (заброшенными) зонами, отсутствие развитой инфраструктуры, планировочная изолированность, неблагоприятная экологическая обстановка [3, с. 10]. Депрессивными территориями могут считаться нефункционирующие промышленные объекты, пустыри, маргинальные территории, коммунально-складские, транзитные зоны, которые считаются пустыми, а также территории, застройка которых не соответствует этапу развития города и нарушает целостность городского пространства. К примеру, ситуация усадебной застройки в центральной и срединной зонах (учитывается не качество застройки, а разрыв, образуемый застройкой в городской ткани).

Очевидно, что кроме экономического регресса и инвестиционной непривлекательности в качестве следствия следует учитывать и поведенческую динамику, в особенности негативное эмоциональное восприятие среды населением, что отвечает понятию «депрессивность». Следует учитывать недостаточное благоустройство и озеленение, значительное акустическое, цветковое и световое загрязнение

среды, низкую архитектурно-художественную выразительность застройки, крайнюю недостаточность мест приложения труда и досуга. В контексте градостроительного развития рассматриваемое понятие относится к жизнеспособности городов и качества среды обитания.

Развитие города идет маятниковым образом. При достижении определенного этапа зрелости, устанавливаемого главным образом состоянием планировочного каркаса, и освоении новых участков в городе начинается процесс переустройства с реконструкцией территорий. При этом необходимо выявление депрессивных и потенциально депрессивных территорий и выбор обоснованного метода работы с такими участками.

Возникновение депрессивных зон в городе происходит по ряду причин – социально-экономическим, архитектурно-градостроительным и экологическим. Среди социально-экономических причин принято отмечать недостаточное финансирование, инвестиционную непривлекательность территории, недостаток инфраструктуры (транспортной, общественного питания, отдыха), демографический состав жителей, отток населения, ошибочные управленческие решения в отношении развития территории, субъективное присвоение территории завышенного или заниженного статуса. К архитектурно-градостроительным относят физический и моральный износ зданий и территорий, отсутствие благоустройства и низкое качество среды, неблагоприятное «соседство» с уже деградирующими или заброшенными зонами, хаотичность застройки, бессистемная реконструкция территорий, труднодоступность и изолированность. Экологические причины – сложившаяся неблагоприятная экологическая обстановка либо потенциально возможная экологическая деградация, низкий процент озелененных территорий, необратимая или сложнообратимая нарушенность территорий, интенсивный характер урбанизационного воздействия на окружающую среду, отсутствие на практике экокультуры в ходе строительства, значительное шумовое, цветочное и световое загрязнение среды [3, с. 112–113]. Для выявления и обеспечения обратимости негативных процессов необходимо знать основные характеристики депрессивных зон городов. Индикаторами, указывающими на существование деградационных процессов, кроме экономической эффективности, в первую очередь служат реакции населения, особенно визуального восприятия пространства и качества экологии. Руководствуясь положениями, изложенными А. Г. Гранбергом, определим, что к основным характеристикам депрессивных территорий городов относятся следующие [4]:

- наличие «зон поражения» и отдельных «очагов» возникновения деградационных процессов и устойчивая тенденция к регрессу;
- утрата основной функции (производственной, общественной, в том числе досуговой, торговой и т. д.);
- экономическая отсталость и инвестиционная непривлекательность;
- изолированность, обособленность в структуре города;
- неразвитость или деградация инфраструктуры;
- не благоустроенность, хаотичность, разрозненность территории;
- ухудшающаяся экологическая обстановка;
- низкая архитектурно-художественная выразительность и тяжелое эмоциональное восприятие застройки.

В результате отмечается контрастность (по отношению к прилегающим территориям и к городу в целом) и низкий статус территории и далее, как следствие, – социальная дезадаптация, т. е. городская среда перестает удовлетворять требованиям горожан, происходит демографическая деградация и убыль населения. А городская ткань, являясь фрагментарной, не обеспечивает оптимальное расселение, перемещение и функционирование в городе.

Городские территории могут различаться по степени депрессивного состояния. Основными критериями для их классификации могут являться следующие:

- характер функционального освоения территории и пути освоения территории на предыдущих этапах развития;
- устойчивость отрицательной динамики;
- расположение очага депрессивности в структуре города (в центральной, срединной, периферийной зонах);
- степень поражения очагами депрессивности и масштаб негативного влияния;

– способность к регенерации (за счет повышения инвестиционной привлекательности, иных мер правового, социального, экономического, архитектурно-градостроительного вмешательства) и наличие рисков стагнации в будущем.

Очевидно, что перечисленные позиции взаимосвязаны как в прямом, так и в обратном порядке. К примеру, низкий социально-экономический статус территории ведет к непривлекательности для проживания населения и инвестирования в архитектурно-градостроительные преобразования. И наоборот, градостроительный и демографический регресс становится причиной низкого статуса территорий. Формирование депрессивной зоны может быть вызвано возникновением очага как в виде архитектурного, так и территориального объекта. Можно упрощенно описать тип стагнации следующим образом: **О** – стагнация отдельного объекта, **Т** – стагнация отдельной территории, **О→Т** – стагнация территории, вызванная состоянием объектов на ней, **Т→О** – стагнация объекта, вызванная характеристиками территории.

### Депрессивные территории в структуре г. Гомеля

Современный г. Гомель пребывает на этапе освоения новых территорий, после которого закономерно наступит этап внутреннего переустройства. В данном случае требуется выявление резервов – территориальных, объемно-функциональных, объемно-пространственных. Наиболее крупными резервами – территориальными и объемно-функциональными – служат депрессивные участки.

В современной практике отсутствуют четко определенные критерии для выделения депрессивных территорий в структуре города и их классификации. В ходе анализа, кроме данных натурального обследования и метода экспертных оценок, использовались сведения из генерального плана, а также исходные данные кадастровой оценки территорий г. Гомеля.

В данном исследовании выбор вышеперечисленных участков основывался на следующих признаках:

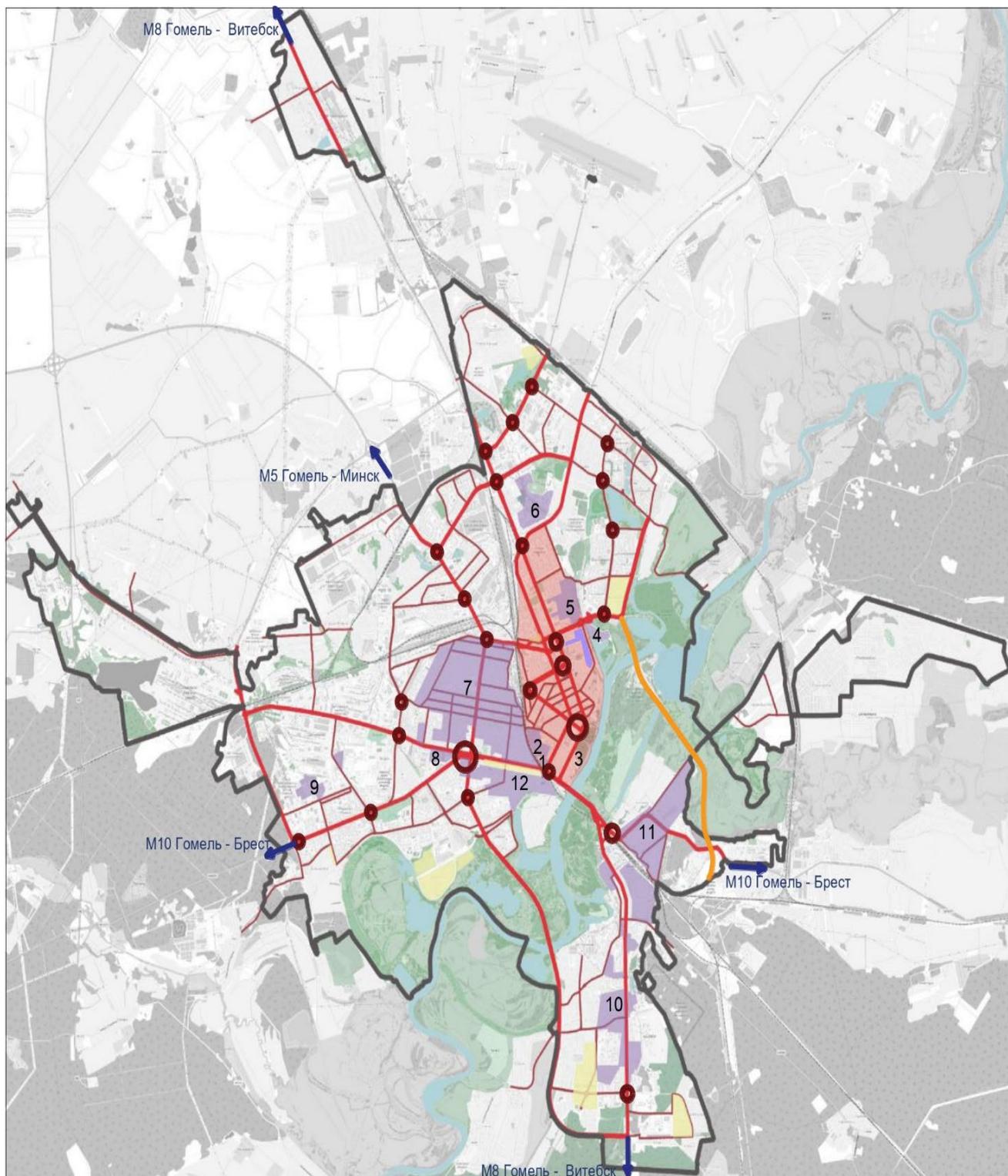
- застройка обеспечивает существенный «разрыв» в городской ткани и препятствует равномерному развитию территории, общественная функция представлена слабо;
- плотность застройки значительно отличается от нормативных значений;
- не обеспечивается эффективное использование территории, присутствуют заброшенные объекты;
- отмечаются неблагоустроенность, низкая архитектурно-художественная выразительность и негативное эмоциональное восприятие застройки.

Современная планировочная модель города строится по продольной оси р. Сож и по урбанизированным осям, представленными основными транспортными направлениями. Согласно Генеральному плану и Схеме развития городского пассажирского транспорта и магистрально-уличной сети г. Гомеля, территориальное развитие города происходит преимущественно за счет территорий, предназначенных для жилищного строительства по компактному-рассредоточенной схеме развития. Наиболее перспективным для развития городской черты названо юго-восточное направление. Прогнозируется рост численности населения и площади территории города и всех видов функциональных зон в его структуре.

В качестве стратегии градостроительного развития значится дальнейшее развитие г. Гомеля как многофункционального центра. Вместе с тем указывается, что отсутствие возможности компактного развития города и рассредоточение городских территорий потребует дополнительных затрат по намыву и подсыпке грунта, дополнительных крупных инженерных сооружений и протяженных инженерных и транспортных коммуникаций, а в основу формирования планировочной структуры положен принцип преемственности как исторически сложившейся, так и заложенной ранее структуры города.

Таким образом, дальнейшее увеличение границ города без оптимизации уже освоенных пространств приведет к новым градостроительным проблемам. В этих условиях необходимо выявление градостроительных резервов для компактного расселения, которыми служат депрессивные территории.

Рассмотрим территории г. Гомеля на предмет наличия депрессивных зон и кратко их охарактеризуем (рисунок 1, таблица 1).



— существующая городская черта, — магистральные улицы и местные автодороги, — строящаяся магистраль «Восточный обход», ○ — узловые элементы градостроительного каркаса — городской центр, — районы новой массовой жилой застройки, — водно-зеленый каркас, — депрессивные территории, 1 — номер территории (таблица 1)  
**Рисунок 1** – Депрессивные территории в г. Гомеле

Выявленные в соответствии с данными положениями территории служат резервами I порядка. Их переустройство наиболее актуально на современном этапе, поскольку имеются благоприятные локационные характеристики: выгодное размещение в структуре города, вблизи городского центра, крупных транспортно-

пересадочных и транспортно-общественных узлов, близость крупных городских магистралей городского и республиканского значения. Участки, депрессивное состояние которых потребует типологических и архитектурно-градостроительных преобразований после освоения резервов I порядка, являются резервами II порядка.

Таблица 1 – Депрессивные территории в структуре г. Гомеля

№ п/п	Объект / территория	Тип стагнации	Характеристики территории		Тип градостроительного резерва
		Причина стагнации	Преимущества	Недостатки	
1	ОАО «Гомельский завод измерительных приборов»	<b>Q</b> Нефункционирующее промышленное предприятие	– центральная зона города; – усиливающийся узел градостроительной структуры; – хорошее транспортное сообщение; – благоприятные геологические условия; – наличие централизованных инженерных коммуникаций	– стесненные условия; – недостаточная пропускная способность транспортного узла в часы пик	Объемно-функциональный / территориальный
2	Территория в границах ул. Интернациональной – Моисеенко – Гагарина	<b>Q→T</b> Усадебная застройка	– центральная зона города; – усиливающийся узел градостроительной структуры; – близость крупнейших торговых объектов городского значения; – благоприятные геологические условия; – наличие централизованных инженерных коммуникаций	– наличие обременений; – близость железной дороги	Территориальный
3	Дом Водников (ул. Комиссарова, 2)	<b>Q</b> Аварийное состояние здания	– ядро центра города; – близость к объектам, составляющим историко-культурную ценность; – близость к главной ландшафтно-рекреационной территории города; – благоприятные геологические условия; – наличие централизованных инженерных коммуникаций	– ограничения охранной зоны города; – аварийное состояние здания	Территориальный
4	Территория судостроительного-судоремонтного завода	<b>Q→T</b> Промышленная и коммунально-складская зона	– близость к центральной части города; – близость к крупной ландшафтно-рекреационной территории городского значения; – нахождение в структуре водно-зеленого каркаса; – благоприятные геологические условия; – наличие централизованных инженерных коммуникаций	– плохая транспортная доступность	Территориальный
	Территория в границах ул. Хатаевича – Подгорной – Волотовской	<b>Q→T</b> Усадебная, коммунально-складская, производственная застройка	– центральная зона города; – близость к главной городской магистрали; – благоприятные геологические условия; – наличие централизованных инженерных коммуникаций	– плохая транспортная доступность; – наличие обременений	Территориальный / объемно-функциональный
5	Территория в границах ул. Хатаевича – Советской – Юбилейной и железной дороги	<b>Q→T</b> Усадебная застройка	– центральная зона города; – близость к главной городской магистрали; – благоприятные геологические условия; – наличие централизованных инженерных коммуникаций	– примыкание части территории к железной дороге; – наличие обременений	Территориальный
	Здание бывшей средней школы № 16 (ул. Университетская, 14)	<b>Q/T→O</b> Неиспользуемое здание	– наличие централизованных инженерных коммуникаций	– размещение вне структуры основных пешеходных и транспортных связей	Объемно-функциональный / объемно-пространственный
6	Территория в границах ул. Троллейбусной – Советской – Шилова	<b>Q→T</b> Коммунально-складская и неиспользуемая промышленная застройка	– близость к главной городской магистрали, связывающей с центром и выводящей на трассу М-8 Гомель – Витебск; – хорошая транспортная доступность; – благоприятные геологические условия; – наличие централизованных инженерных коммуникаций	– неблагоустроенная заброшенная территория; – значительный физический износ многих зданий; – хаотичность застройки	Территориальный
	Территория бывшего гомельского пивоваренного завода «Арагаст» (ул. Троллейбусная, 12)				Территориальный / объемно-функциональный

Продолжение таблицы 1

№ п/п	Объект / территория	Тип стагнации	Характеристики территории		Тип градостроительного резерва
		Причина стагнации	Преимущества	Недостатки	
7	Территория в границах ул. Полесской – Минской – Барыкина – Черноморской	<b>О→Т</b> Усадебная застройка	– близость к центральной части города; – близость к крупной городской магистрали; – обширная территория; – наличие нескольких транспортно-коммуникационных узлов, обладающих потенциалом для развития; – благоприятные геологические условия	– наличие обременений; – плохая транспортная связность с другими районами города; – частичное наличие централизованных инженерных коммуникаций	Территориальный
8	Производственные территории по ул. Барыкина	<b>О→Т</b> Неэксплуатируемые бывшие производственные площади	– близость к формирующемуся крупному узлу градостроительной структуры; – близость к формирующемуся значимому транспортно-пересадочному узлу; – размещение вдоль крупной городской магистрали, ведущей к городскому центру; – удобное транспортное сообщение с центральной зоной города; – благоприятные геологические условия; – наличие централизованных инженерных коммуникаций		Территориальный / объемно-функциональный
9	Территории по ул. Лазурной – Борисенко, по ул. Междугородней	<b>О→Т</b> Гаражные массивы, коммунально-складские зоны	– отдаленность от центра города; – близость многоэтажной жилой застройки; – размещение крупных торговых объектов городского значения; – наличие централизованных инженерных коммуникаций	– наличие крупных массивов промышленной застройки; – плохая транспортная доступность; – изолированность; – ограниченно благоприятные геологические условия	Территориальный
10	Территории вдоль ул. Ильича	<b>О→Т</b> Усадебная застройка	– размещение вдоль крупной городской магистрали, связывающей с городским центром и выводящей на республиканские трассы М-8 Гомель – Витебск и М-10 Гомель – Брест; – близость к новым крупным районам массовой жилой застройки	– наличие обременений; – ограниченно благоприятные геологические условия; – частичное наличие централизованных инженерных коммуникаций	Территориальный
11	Территории вдоль ул. Добрушской – Луначарского – Парковой и железной дороги	<b>О→Т</b> Усадебная застройка	– близость к центральной зоне города; – размещение вдоль крупной городской магистрали, связывающей с городским центром и выводящей на республиканские трассы М-8 Гомель – Витебск и М-10 Гомель – Брест; – размещение на пути к планируемому району массовой жилой застройки в связи с расширением проектной городской черты; – строящаяся важнейшая для города магистраль «Восточный обход»	– наличие обременений; – неблагоприятные геологические условия; – частичное наличие централизованных инженерных коммуникаций	Территориальный
12	Территория вдоль ул. Барыкина	<b>О→Т</b> Усадебная застройка	– потенциал ядра центральной зоны города; – хорошее транспортное сообщение; – размещение вдоль крупной городской магистрали, ведущей к городскому центру; – формирование новой жилой застройки	– наличие обременений; – ограниченно благоприятные геологические условия; – частичное наличие централизованных инженерных коммуникаций	Территориальный

Анализ территории г. Гомеля показал, что участки, которым на современном этапе может быть присвоен статус депрессивных, заняты преимущественно усадебной, коммунально-складской, недействующей промышленной застройкой, отдельными неэксплуатируемыми и аварийными зданиями или же не освоены должным образом. К устойчивым территориям относятся в первую очередь общественный городской центр, освоенные ландшафтно-рекреационные территории, а также относительно молодые микрорайоны многоквартирной жилой застройки с развитой инфраструктурой, а также немалая доля давно сложившихся районов развитых узлов градостроительной структуры. На примере показано, что обозначенные объекты могут являться как причиной, так и следствием регресса и последующей депрессивности. Таким образом, выявленные в ходе анализа территории не соответствуют уровню зрелости города и являются причиной дискретности городской ткани.

В структуре города, по нашему мнению, существуют потенциально депрессивные территории, которые обладают схожими характеристиками с выявленными на рисунке 1, однако исходя из зрелости городской ткани не могут считаться существенно нарушающими ее целостность на современном этапе. К потенциально депрессивным относятся территории, на которых начались деградиационные процессы, препятствующие равномерному развитию пространств и комплексного освоения территории, а также плохо связанные с общественным центром зоны.

Важно отметить, что многие приведенные выше «очаги депрессивности» обладают мощным потенциалом для проведения редевелопмента. Так, например, территория Гомельского завода измерительных приборов и дома Водников (п. 1–2, таблица 1) имеют выгодное расположение – размещаются в центре города, рядом с местами пересечения транспортных и людских потоков (в том числе туристических). Обширные участки, расположенные в центральной зоне и вблизи крупных городских магистралей, заняты усадебной или коммунально-складской застройкой, что ведет к неэффективному использованию городских территорий. Территория в границах улиц Полеской – Минской – Барыкина – Черноморской (п. 7) в новом генеральном плане г. Гомеля включена в состав центральной зоны города, в то время как по своим характеристикам ей не соответствует и является причиной своеобразного разрыва в городской ткани. Новую роль должны получить территории Новобелицкого района г. Гомеля (п. 10, 11), где доля усадебной застройки крайне велика. Критичность ситуации станет еще более очевидной по мере строительства всех участков магистрали «Восточный обход» и освоения новых территорий с включением их в городскую черту. Одним из последствий такой застройки является превышение нормативной плотности сети городского общественного транспорта (1,5–2,5 км / кв. км) [5, с. 30].

Важно отметить, что статистика по миграции в г. Гомеле не демонстрирует истинное состояние городских территорий и их привлекательность у населения, поскольку переселение в большом объеме осуществляется в новостроящиеся жилые районы. А возведение районов массовой жилой застройки без исходных благоприятных условий (в периферийных зонах города, при недостаточной обеспеченности транспортной и общественной инфраструктурой) ведет к быстрому переходу территорий в состояние регресса.

Современными авторами приводится множество терминов, обозначающих методы работы со стагнирующими территориями: адаптация, реконструкция, редевелопмент, реновация, конверсия, ремоделинг, рефункционализация, джентрификация [6, с. 82]. Все они демонстрируют во многом схожие подходы к работе с преобразуемыми территориями. К примеру, возможности ревитализации депрессивных территорий описаны в работе [7]. Анализ зарубежного и отечественного опыта показал, что основными приемами восстановления и развития депрессивных территорий являются следующие:

- реорганизация и перепрофилирования деградирующих производственных территорий под общественные функции;
- интегрирование объекта с уникальной для города функцией;
- реконструкция типовых советских серий объектов жилого фонда в спальных районах (включая надстройки и понижение этажности);
- выведение из жилого фонда первых этажей зданий для формирования общественных объектов и преобразования визуально-эстетического облика первого уровня;

- развитие транспортной сети с возведением новых участков городских дорог и организацией движения общественного транспорта по ним;

- использование подземного пространства;
- увеличение доли природных компонентов в городском ландшафте, использование зеленых насаждений в качестве архитектурных элементов (вертикальное озеленение, озеленение крыш);
- благоустройство территорий, в т. ч. пешеходных зон для осуществления ими функций общественных пространств;
- обеспечение необходимого разнообразия среды, ее индивидуализации путем преобразования урбанизированного и природного ландшафта.

В книге Дж. Форрестера, посвященной имитационному моделированию развития городов, указано, что «поведение города определяется достоинствами его экономики, и характером взаимосвязей между деловой активностью, жилым фондом и населением» [8, с. 25]. Продемонстрировано, что некоторые принимаемые меры, направленные на решение городских проблем, могут обеспечивать ожидаемые краткосрочные улучшения, однако неочевидно существенно усугублять ситуацию в отдаленной перспективе. С помощью разработанной математической модели автору удалось описать закономерности жизненного цикла городов, однако некоторые принятые допущения и специфичность различных градостроительных образований не позволяла сформулировать универсальные рекомендации по преодолению состояния стагнации территорий. Поэтому следует выбирать оптимальное направление работы с территорией исходя из анализа по совокупности критериев. Такая оценка должна включать в себя наиболее полную информацию об анализируемом объекте по следующим признакам: тип, состояние и расположение территории (объекта) для выявления ее особенностей и ограничения форм последующей работы, ее окружение для формирования целостного и эффективного пространства, преимущества территории для их учета и реализации и недостатки для оценки рисков и дополнительных затрат. Методы работы с депрессивными территориями, по нашему мнению, должны определяться результатами оценки по следующим критериям:

1. Размещение в структуре города: ядро центра, центральная зона, срединная зона, периферийная зона.
2. Основная функция: производственная, коммунально-складская, общественная, жилая, смешанная и т. д.
3. Сохранность основной функции: утрачена, неэффективное функционирование (регресс), эффективное функционирование.
4. Вид депрессии: экономическая, архитектурная, ландшафтная, социальная и т. д.
5. Историческая значимость объекта: имеется, отсутствует.
6. Транспортная доступность: хорошая связность с центром и районами, хорошая связность с районами, хорошая связность с центром, изолированность.
7. Транспортно-пешеходная структура: развитая, удовлетворительная, неразвитая (изолированность).
8. Экологическая ситуация: хорошая, удовлетворительная, фрагментально напряженная, неудовлетворительная (в т. ч. имеются опасные техногенные процессы).
9. Уровень благоустройства: хороший, удовлетворительный, неудовлетворительный.
10. Функциональное окружение (доминирующая соседствующая функция): производственная, коммунально-складская, административно-деловая, торговая, жилая и т. д.
11. Наличие планировочных ограничений: близость железной дороги, охранный зона города, природоохранная зона, санитарно-защитная зона и др.
12. Износ зданий и сооружений (уровень и распространение): физический износ, моральный износ, физический и моральный износ, удовлетворительное состояние.
13. Наличие ценных архитектурно-градостроительных ресурсов: историко-культурных ценностей, ландшафтно-рекреационных территорий городского и районного значения, общественно-делового центра, объектов городского и регионального значения и т. д.
14. Связь с общественным центром города: непосредственно общественный центр, хорошая связь с общественным центром, плохая связь с общественным центром.

15. Обеспеченность территории инженерной инфраструктурой: хорошая, удовлетворительная, плохая.

16. Потенциал территории: общественный центр, объект административно-делового назначения, рекреационного назначения, производственного назначения и т. д.

По каждому критерию необходима проработка рейтинговой оценки депрессивной территории и алгоритма определения оптимального метода возвращения депрессивной территории в городскую ткань, что может стать направлением последующих исследований.

#### Заключение

Таким образом, решая задачу анализа территорий г. Гомеля на предмет наличия очагов депрессивности, автором была совершена попытка анализа понятия «депрессивная» и «стагнирующая» территория и критериев, которые должны определять методы работы при возвращении таких участков в городскую ткань. Наибольшее число «очагов депрессивности», согласно результатам анализа территории г. Гомеля, расположено в бывших и действующих производственных и коммунально-складских зонах города, в отдельных районах усадебной застройки, в прирельсовых зонах.

#### Список цитированных источников

1. Чернышев, К. А. Трансформация территориальной организации населения депрессивного региона: монография / К. А. Чернышев. – Киров : ФГБОУ ВО «ВятГУ», 2016. – 204 с.
2. Евстратенко, А. В. Понятие «стагнирующие территории» в архитектурно-градостроительной практике / А. В. Евстратенко // Инновационное развитие транспортного и строительного комплексов : материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 70-летию БелИИЖТа – БелГУТа, Гомель, 16–17 ноября 2023 г. : в 2 ч. / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Бел. ж. д., Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель : БелГУТ, 2023. – Ч. 2. – С. 10–11.
3. Родяшина, К. Е. Депрессивные территории в структуре современного города: понятие, характеристики, классификация / К. Е. Родяшина // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. – Белгород : БГТУ им. В.Г. Шухова, 2017. – Вып. 8. – С. 106–114.
4. Гранберг, А. Г. Основы региональной экономики: учебник для вузов / А. Г. Гранберг. – М. : Издат. дом ГУ ВШЭ, 2004. – 492 с.
5. Капский, Д. В. Транспорт в планировке городов : учеб.-метод. пособие / Д. В. Капский, Л. А. Лосин. – Минск : БНТУ, 2021. – Ч. 2: Транспортное планирование: проектирование сети городского пассажирского транспорта. – 85 с.
6. Подлесная, Е. О. Адаптация стагнирующих производственных территорий под новые функциональные программы / Е. О. Подлесная // Перспективы науки. – 2020. – № 4 (127). – С. 82–84.
7. Благовидова, Н. Г. Принципы кластеризации депрессивных урбанизированных территорий / Н. Г. Благовидова, Н. В. Юдина, М. Г. Первакова // Техническая эстетика и дизайн-исследования. – 2022. – Т. 4, № 1. – С. 35–45.
8. Форрестер, Дж. Динамика развития города / Дж. Форрестер. – М. : Прогресс, 1974. – 286 с.

#### References

1. CHernyshev, K. A. Transformatsiya territorial'noj organizatsii naseleniya depressivnogo regiona: monografiya / K. A. CHernyshev. – Kirov : FGBOU VO «VyatGU», 2016. – 204 s.
2. Evstratenko, A. V. Ponyatie «stagniruyushchie territorii» v arhitekturno-gradostroitel'noj praktike / A. V. Evstratenko // Innovatsionnoe razvitie transportnogo i stroitel'nogo kompleksov : materialy Mezhdunar. nauch.-prakt. konf., posvyashch. 70-letiyu BellIIZHTa – BelGUTa, Gomeľ, 16–17 noyabrya 2023 g. : v 2 ch. / M-vo transp. i kommunikacij Resp. Belarus', Bel. zh. d., Belarus. gos. un-t transp. ; pod obshch. red. YU. I. Kulazhenko. – Gomeľ : BelGUT, 2023. – CH. 2. – S. 10–11.
3. Rodyashina, K. E. Depressivnye territorii v strukture sovremennogo goroda: ponyatie, harakteristiki, klassifikatsiya / K. E. Rodyashina // Vestnik BGTU im. V.G. SHuhova. – Belgorod : BGTU im. V. G. SHuhova, 2017. – Vyp. 8. – S. 106–114.
4. Granberg, A. G. Osnovy regional'noj ekonomiki: uchebnik dlya vuzov / A. G. Granberg. – M. : Izdat. dom GU VSHE, 2004. – 492 s.
5. Kapskij, D. V. Transport v planirovke gorodov : ucheb.-metod. posobie / D. V. Kapskij, L. A. Losin. – Minsk : BNTU, 2021. – CH. 2: Transportnoe planirovanie: proektirovanie seti gorodskogo passazhirskogo transporta. – 85 s.
6. Podlesnaya, E. O. Adaptatsiya stagniruyushchih proizvodstvennyh territorij pod novye funktsional'nye programmy / E. O. Podlesnaya // Perspektivy nauki. – 2020. – № 4 (127). – S. 82–84.
7. Blagovidova, N. G. Principy klasterizatsii depressivnyh urbanizirovannyh territorij / N. G. Blagovidova, N. V. YUdina, M. G. Pervakova // Tekhnicheskaya estetika i dizajn-issledovaniya. – 2022. – T. 4, № 1. – S. 35–45.
8. Forrester, Dzh. Dinamika razvitiya goroda / Dzh. Forrester. – M. : Progress, 1974. – 286 s.

Материал поступил 12.04.2024, одобрен 07.05.2024, принят к публикации 11.05.2024