

материалов, способных создать различную пластику и цветное решение фасадов, имитирующих природные материалы и т.д. Особое значение характер ограждения приобретает при возведении гаражей-стоянок в зеленых зонах городов, вблизи парков, объектов отдыха.

УДК 725.1: 656.013 (476)

Аэропорт в системе транспортно-планировочных связей крупного города

Жаркевич Д.В.

Белорусский национальный технический университет

Рассмотрено современное положение аэропортов в системе транспортно-планировочных связей крупных городов и особенности трансформации данной проблемы в историческом контексте. В конце XIX в. началось быстрое развитие авиационного транспорта, и в начале XX в. он составил конкуренцию железнодорожному транспорту как более маневренный. В США и Европе началось активное развитие перевозок пассажиров этим видом транспорта. Аэропорты 1900-1910-х гг. представляли собой возводимые вокруг взлетной полосы ангары для самолетов и деревянные постройки для пассажиров. Аэропланы того времени были относительно легкими, для их эксплуатации не требовались специально оборудованные взлетно-посадочные полосы, поэтому аэродромы располагались в любых местах, в том числе в черте города. В середине XX в. развитие нескольких конкурирующих видов транспорта в городах и необходимость обеспечения пространственных связей между ними, привели к рационализации архитектурно-планировочных решений аэровокзалов, на основе которых стали развиваться транспортно-пересадочные узлы и общественно-транспортные центры, где осуществлялись взаимодействия различных транспортных систем, а близлежащие территории насыщались общественными функциями. На современном этапе, вследствие формирования в крупных и крупнейших городах интермодальной транспортной системы перевозок пассажиров, аэропорты из обособленной типологической единицы преобразуются в составной элемент такой системы. На базе аэропортов формируются международные пассажирские терминалы, которые осуществляют взаимодействия междугородных, международных и пригородных видов транспорта. Здесь производятся пересадки пассажиров со скоростных видов транспорта (авиация и скоростная железная дорога) на междугородные и пригородные поезда. В нашей стране в настоящее время возведение международного пассажирского терминала возможно только в г. Минске, на базе аэропорта Минск-2. В перспективном развитии, при

подведении к аэропортам рельсового железнодорожного транспорта, возможно формирование таких терминалов в областных центрах – Бресте, Витебске, Гомеле, Гродно, Могилеве.

УДК 725.38

Методы регулирования ветрового режима жилой застройки придомовых территорий центральных частей городов

Шуляковская Н.Н.

Белорусский национальный технический университет

Практические методы расчета аэрации основываются определением повторяемости и скорости ветра по направлениям в характерных точках территории и ветровых воздействий на здания. Аэрационный режим жилой застройки придомовых территорий, устанавливаемый на высоте 2 м от земли, считается комфортным, если скорость ветра не превышает 5 м/сек. Регулирование аэрационного режима осуществляется созданием на жилых территориях различными приемами застройки зон «ветрового затенения», длина которых определяется соотношением длины и высоты здания и его расположением относительно направления господствующих ветров. Производится учет коэффициентов трансформации для конкретного рельефа местности с учетом застройки, с учетом подстилающего слоя; аэродинамических коэффициентов торцевых секций; инфильтрации воздуха через ограждения зданий, через открытые проемы, а также ветрового воздействия на здания в целом. На основании выполненного анализа и расчетов выполняются проектные варианты застройки, которые затем сопоставляются по санитарно-гигиенической и технико-экономической показателям. Окончательный выбор варианта архитектурно-планировочной организации среды производится на основе комплексного учета всех совместно действующих факторов: природно-климатических (аэрация, рельеф), художественно-композиционных, функциональных и экономических. Возможность обеспечения аэрационного режима при уплотнении смешанной застройки влечет за собой пересмотр всех аэрационных коэффициентов. Поскольку фактическая скорость ветра зависит от характера рельефа, величины и ориентации склона, то для выбранных районов должна быть осуществлена корректировка данного показателя с использованием соответствующих поправочных коэффициентов. Данная проверка влияния «новой» застройки на воздушный поток проводится в целях выявления особенностей формирования микроклимата в пространствах между зданиями и микроклимата внутри жилых зданий. В то же время для повышения комфортности микроклимата дворовых пространств