

целесообразно уменьшение скорости ветра за счет создания более плотного озеленения с наветренной стороны. Чаще всего озеленяются наветренные и подветренные участки посадками из ширококронных деревьев и кустарников, так как здания, расположенные по периметру застройки наиболее сильно подвержены действию ветра.

УДК 711.553.2

Современные приемы включения гаражей-стоянок в архитектурную среду города

Демьянович Н.С.

Белорусский национальный технический университет

Возрастает актуальность проблемы хранения индивидуального автотранспорта населения. Потребность в создании парковочных мест значительно превышает реальные возможности коммунальных и административных служб. Экологический и социальный вопросы – ухудшение экологических условий; сокращение свободных территорий во дворах, превращающихся в стихийные парковки; утрата мест для безопасного перемещения в придомовом пространстве – вызывают негативную реакцию жителей города. Проблема приобрела поистине междисциплинарный характер, над путями выхода из нее ведут работу специалисты широкого спектра областей науки. Определение способов включения объектов хранения индивидуального автотранспорта в архитектурную среду города предполагает объединение двух подходов: градостроительного и архитектурно-планировочного, что обеспечивает достижение наибольшего экономического и эстетического эффекта. Градостроительный аспект проектирования гаражей-стоянок предполагает комплексный учет требований, направленных на определение вместимости гаража, способа его включения в застройку и систему транспортных связей территории, площади и конфигурации отводимого земельного участка. Архитектурными решениями определяются тип гаража, геометрические параметры зданий и их основных функциональных зон, формируются композиционно-образные характеристики объемов. В современном городе все большее распространение получает многоуровневое использование территорий с активным освоением подземного пространства. Проанализированы вопросы теории и практики формирования многоуровневых подземных гаражей-стоянок в центральных и периферийных зонах городов, под дорогами, общественными и жилыми зданиями, опыт создания их в г. Минске. Отмечена экономическая эффективность использования принципа сохранения естественного рельефа при включении гаражей-стоянок в городскую среду. Рационально использование

откосов для строительства полуподземных и подземных гаражей-стоянок вместимостью до 1-2 тыс. автомобилей в коммунальных и промышленных зонах, склонов рельефа в жилых и общественных зонах города. Площади над подземными гаражами-стоянками должна быть благоустроена.

УДК 711.554

Архитектурно-пространственная трансформация промышленных узлов Республики Беларусь

Шиковец А.В.

Белорусский национальный технический университет

Проблема развития сложившихся промышленных узлов Беларуси время требует анализа на основе накопленного теоретического и практического опыта, специальных научных исследований для выбора наиболее оптимальных направлений их трансформации. В связи с новыми реалиями становится актуальной трансформация существующих промышленных узлов Беларуси как наиболее распространенной территориальной единицы промышленной архитектуры. До 1959 г. новые промышленные предприятия (в том числе и промышленные узлы) в БССР строились в основном в крупных городах. С конца 1960-х годов размещение промышленных узлов происходило в малых городах. С целью роста населения проектировались многоотраслевые производства – для обеспечения баланса женского и мужского труда. Новые промышленные узлы в малых городах можно разделить на два типа – возникшие на месторождениях полезных ископаемых и построенные специально для разгрузки крупных городов от грязного производства. Сегодня главные особенности промышленных узлов – плановость их развития, государственная форма собственности, единство пространственно-планировочного построения, – часто не вписываются в современные реалии, социально-экономические условия и технологические изменения, создавая территориальные, экономические и архитектурные проблемы.

В областных городах необходимо сокращать промышленные территории, город обступил их, зачастую они даже попадают в центр селитебной застройки. Многие предприятия не функционируют, целостность единой промышленной застройки теряется – появляются инвесторы, посягающие на отдельные территории, здания или свободные площади, которые предусматривались для расширения производства (они составляли до 10% от площади промышленного узла).

Актуальным станет поиск современных путей трансформации как территорий промышленных узлов, так и отдельных типовых производственных и административно-бытовых зданий в застройке узлов.