

Реализация проекта по замыслу авторов должна опираться на использование частных инвестиций заинтересованных бизнес-представителей, инициативу местных жителей при поддержке государственными ресурсами. В европейской практике это часто осуществляется на основе партнерства. В Беларуси обсуждается перспектива государственно-частного партнерства и в недалеком будущем оно может стать инструментом привнесения «жизни» в городское пространство в малых городах, в плане сосредоточения услуг, смешения функций, развития культурной и / или исторической идентичности и проведения различного рода мероприятий. Для рождения новых или обновления городских центров требуется адаптация городского управления к новым методам проектирования.

УДК 711

### **Плотность малоэтажной застройки, как фактор целесообразного размещения в крупных городах**

Протасова Ю.А., Рачкевич Т.Е.

Белорусский национальный технический университет

Анализируя эффективность использования городской территории в градостроительном аспекте было определено, что плотность застройки влияет на характер объемно-пространственной организации и композиции жилой застройки, степень урбанизации города и, в конечном итоге, на формирование архитектурного облика. Плотность – основной и единственный показатель, позволяющий регулировать интенсивность использования городских территорий. Плотность обуславливается требованиями инсоляции жилых помещений. В мировой практике утвердилась плотность населения на 1 гектар территории в зависимости от их местоположения в структуре города (центр, периферия) от 500 до 150 человек на 1 гектар.

Правомерность применения малоэтажной застройки для крупных и крупнейших городов очевидна. Ее использование целесообразно при реконструкции исторической застройки, что позволяет следовать масштабу, для уплотнения многоэтажной массовой жилой застройки 70-х 90-х годов прошлого столетия, а так же для разнообразия жилой среды при проектировании новых жилых образований. Достоинства малоэтажной (одно-, пятиэтажной) застройки заключаются в формировании уютных дворов, сомасштабной человеку среды, возможности более тесных соседских контактов.

Плотность застройки зависит от объемно-планировочного решения жилых домов и приемов их размещения на жилой территории. Увеличение ширины корпусов жилых домов и совершенствование их планировочной структуры имеют значительный резерв для заметного повышения плотности застройки при малой ее этажности. Так при увеличении ширины корпуса секции жилого дома до 16-18 метров, плотность застройки увеличивается от 19% до 25% и составляет от 7000 м<sup>2</sup> до 12000 м<sup>2</sup> на гектар или при норме обеспеченности жилой площади на человека 25 м<sup>2</sup> 280-480 человек на гектар. Террасирование жилых домов так же дает возможность решить проблемы инсоляции, увеличить плотность застройки, создать интересный силуэт. Плотность застройки повышается и за счет многоуровневого использования территории. При формировании нового элемента жилой среды «многофункциональный жилой комплекс», в котором функции раскладываются по вертикали, плотность может достигать 40000 м<sup>2</sup> на гектар территории. Современная зарубежная практика ориентируется на строительство жилых зданий до трех-четырех этажей. Такое жилье в большинстве стран считается наиболее комфортабельным.

УДК 656.13

### **Градостроительные аспекты городской мобильности**

Вардевян П.Г.

Белорусский национальный технический университет

Городская мобильность – подвижность людей, измеряемая количеством перемещений пешком или на транспорте для преодоления городского пространства в процессе своей жизнедеятельности за календарный период. В последнее десятилетие к движению за устойчивую мобильность подключилось более 500 городов по всему миру. Устойчивая городская мобильность стала одним из направлений европейской политики, имеет методическую базу и широкую практику.

В начале XX века «Афинская хартия» обозначила четыре функции идеального города: жить, работать, отдыхать и ПЕРЕДВИГАТЬСЯ. Транспорт была отведена связующая роль между функциональными зонами города. Автомобиль получил приоритет в перемещениях по городу. Спустя столетие проявились негативные последствия «автомобильности» городов. Большое внимание привлекают градостроительные аспекты мобильности.