

Практикуемую модель города отличает пространственная обособленность жилых микрорайонов, промышленных предприятий, торговых и деловых центров, мест проведения досуга. Это вынуждает жителей двигаться нерационально, стимулирует использование личных автомобилей. Существующие транспортные и пешеходные устройства создают непреодолимые барьеры для маломобильных групп населения, способствуют их социальной изоляции. Двигающийся и стоящий автомобиль занимает очень много места, вытесняя из городского пространства людей.

Европейская хартия городов призывает планировать города вокруг компактных и плотных урбанистических форм, позволяющих жителям прямо по соседству иметь доступ к разным городским структурам и службам, а также к пространству для отдыха и охраняемым природным территориям. Градостроительство не должно бесконечно увеличивать протяженность и пропускную способность улиц, подстегивая «расползание» городов за счет сельского и природного окружения. Оптимизируя плотность городского населения, и обеспечивая смешанное использование территорий, градостроители могут сделать город более удобным для жизни.

УДК 711.553

### **Оптимальная градостроительная организация территорий и зон активного влияния транспортно-общественных центров**

Степура М.Г.

Белорусский национальный технический университет

По результатам анализа картографических материалов и натурного обследования территорий, прилегающих к существующим и перспективным пассажирским железнодорожным станциям и остановочным пунктам в г. Минске и крупных городах Беларуси, на основе которых могут быть созданы транспортно-общественные центры (ТОЦ), а также анализа зарубежной литературы, посвященной теории и практике градостроительной организации ТОЦ, определены границы ТОЦ – территории, как правило, радиусом 400 м от станций или остановочных пунктов. Опрос пассажиров, проживающих вблизи существующих железнодорожных остановочных пунктов, показал, что зона активного влияния ТОЦ составляет до 800-1000 м от станций и остановочных пунктов.

В зависимости от размещения ТОЦ в планировочной структуре городов (в центральной, срединной и периферийной зонах городов) и в ближайшем пригороде, выполняемых ими функций, а также назначения прилегающих объектов и территорий предложены оптимальные параметры освоения их территорий.

В центральных зонах городов рекомендуемый коэффициент интенсивности использования территории ТОЦ составляет 1,5-3, в срединных зонах – 1,5-3,5, в периферийных зонах – 0,8-2,5, в пригородных зонах – 0,5-1,5. Рекомендуется преимущественное размещение в ТОЦ объектов следующего функционального назначения: объекты торгового назначения, общественного обслуживания, развлечения и проведения досуга посетителей, а также озелененные места кратковременного отдыха. Возможно включение в состав ТОЦ объектов административно-делового назначения, гостиниц и др.

При организации территории ТОЦ и зон активного влияния необходимо формирование сети удобных пешеходных связей, которые должны обеспечить связь между железнодорожной станцией или остановочным пунктом, остановками городского пассажирского транспорта, значимыми объектами притяжения в составе ТОЦ, а также окружающей застройкой. Предпочтительна организация пешеходного движения в уровне земли, однако возможно разведение движения пешеходов и автотранспорта в разных уровнях, строительство пешеходных подземных или надземных переходов.

УДК 721.01

### **Эволюция формирования въездов в города**

Карелина В.И.

Белорусский национальный технический университет

С древности въезды в города являлись важнейшим местом и выделялись арками, столбами, въездными башнями и т.д. Здесь велась торговля, вершился суд, собирались собрания, провозглашались пророчества, заключались сделки. И сегодня главные въезды в город выполняют важную роль в формировании его архитектурного образа. Эти зоны, по сути, являются «визитной карточкой» города, но в действительности часто представляют собой территории, далекие от городской эстетики, присущей современному мегаполису. С течением времени не только к самим въездам, но и к въездным магистралям, объединенным в общую транспортную систему, предъявляется все больше