

ЛИТЕРАТУРА

1) Документы: [Электронный ресурс] // Белорусский Национальный Технический Университет. URL: <http://www.bntu.by/fes-gies.html>

2) Поступающим: [Электронный ресурс] //Казанский государственный архитектурно-строительный университет. URL: <http://www.kgasu.ru/sved/structure/ieus/ef/keugh/>

3) Абитуриенту: [Электронный ресурс] //Новочеркасский Инженерно-Мелиоративный Институт имени А.К.Кортунова URL:<http://www.ngma.su/Abitur/index.php>

УДК 347.214 (075.8)

Перспективы развития и особенности территориально-экономического зонирования г. Минска

Курдо Е.В., Кириллова Е.А.

(научный руководитель - Винокурова Н.Е.)

Белорусский Национальный технический университет
г. Минск

Перед г. Минском сегодня остро стоят вопросы дальнейшего развития, и главная задача всего стройкомплекса – сохранить столицу как комфортный город, открытый для жизни, работы, творчества и общения. Для претворения в жизнь столь сложной задачи, требуются обдуманые, системные действия всех участников этого процесса.

Основная проблема Минска на сегодняшний день – исчерпание территориальных возможностей для развития в пределах существующей городской черты. Как известно, Город – результат градостроительной эволюции, и если вначале природные характеристики определяют развитие, то в последующем – исторические условия.

Условия сложились таким образом, что пришло время четко определить направление развития агломерации Минска.

На формирование городского плана влияют объективные (ограничения природоохранные и планировочные) и субъективные факторы.

На экономическое развитие городов влияют: ландшафтные характеристики, транспортная доступность, ценность улучшений.

Транспортная доступность означает, что затраты времени для прибытия в конкретную точку города должны быть приемлемыми для достижения целей жизнедеятельности его жителей.

Центр города, как правило, характеризуется не только насыщенностью объектами недвижимости, их многообразием, но и максимальной ценностью; центр обладает «исторической многослойностью», который делает город узнаваемым.

Количество автотранспорта и интенсивность его эксплуатации в Минске постоянно растут, поэтому сохраняются предпосылки для увеличения вредных веществ и повышения уровня загрязнения атмосферного воздуха. Между тем в городе совершенно недостаточны темпы освоения территорий, зарезервированных под озеленение, нарушаются структура и непрерывность зеленых зон. Согласно градостроительным нормам, 40—60% городской территории должно быть занято зелеными насаждениями, которые создают благоприятный микроклимат и способствуют снижению загрязненности воздуха. Однако в Минске городское озеленение значительно отстает от темпов современного жилищного и промышленного строительства. Во многих пробах воздуха, отобранных в парках им. Челюскинцев, Дружбы народов, 50 лет Октября, в микрорайоне Зеленый Луг, установлено превышение санитарных норм. Загрязнения от автотранспорта составляют более 60% от общего объема выбросов.

В градостроительных планах:

- формирование транспортного каркаса г.Минска как основы планировочной организации города;
- взаимосвязанное развитие велосипедной инфраструктуры г.Минска и пригородного окружения со строительством системы велодорожек, пунктов проката и других сопутствующих объектов обслуживания;
- создание вокруг г.Минска магистральной сети автомобильных дорог, обеспечивающих движение транзитного транспортного потока в обход города;
- модернизация минского железнодорожного узла.

Высокий промышленный потенциал г.Минска (более 200 предприятий, загрязняющих атмосферу) и сильно развитая транспортная

сеть при большой плотности населения создают некоторую экологическую напряженность в городе. Распространению загрязняющих веществ способствует расположение промышленных зон в долине р. Свислочь. Стоит заметить, что еще в начале 80-х годов Генеральным планом развития г. Минска было принято решение о вынесении за пределы городской черты металлургического производства МАЗа и МТЗ, гальванических производств, станкостроительного и других - всего 24 промышленных предприятия.

Территориальная составляющая производственных зон Минска примерно в 2—3 раза больше, чем во многих других столицах мира. Общая территория, которую эти зоны сейчас занимают (5,6 тысячи гектаров), пока “потеряна” для города, в планах развития города до 2030 года санитарно-защитные зоны предприятий еще значительно сокращены.

До 1 марта 2015 года должны быть разработаны основные направления развития городов-спутников. Поставлена задача подготовить концепцию развития городов-спутников; строительные планы, предусматривающие расширение городов-спутников.

По мнению экспертов, такое решение приведет к сокращению объектов строительства, включая жилье, в пределах Минской кольцевой дороги и непосредственно в столице. Города-спутники будут застраиваться домами с небольшим количеством этажей, включая блочные дома и коттеджи.

Важно, чтобы спутники не уступали по качеству жизни г. Минску. Развивать города-спутники как спальные районы города было бы непростительной ошибкой, необходимо тщательно продумать, какое там разместится производство. Минск - это огромный магнит, и если мы хотим рассредоточить его центробежную силу, надо часть функций - административных, учебных, производственных - делегировать в города-спутники.

В первую очередь, строительство будет вестись в ближайших к Минску городах, где транспортная доступность - менее часа. К 2017-2020 годам можно рассчитывать на формирование спутников на базе городов Заславля, Смолевичей, Логойска, района Сокола, Дружного. На далекую перспективу можно говорить о развитии и других спутников, таких, как города Дзержинск, Марьино Горка,

Радошковичи, Жодино. Многое зависит от развития скоростного рельсового транспорта, то есть транспортной доступности.

Итак, главной задачей оптимизации структуры плана поселения является обеспечение наиболее благоприятных условий жизнедеятельности населения с решением экономических и функционально-планировочных задач развития промышленности, транспортной и инженерной инфраструктур, труда, отдыха людей.

ЛИТЕРАТУРА

1. П.Г.Грабовый, Ю.Н.Кулаков, И.Г.Лукманова Экономика и управление недвижимостью: учебное пособие/ под общей редакцией профессора П.Г. Грабового, Москва 1999.

УДК 628.114

Проблемы очистки поверхностного стока от нефтепродуктов в Республике Беларусь

Шкутник А.В.¹, Кулик В.В.², Копач Т.А.²,
(научный руководитель – Романовский В.И.)

¹Белорусский государственный технологический университет
г.Минск

²Белорусский национальный технический университет
г.Минск

Нефтепродукты остаются одними из наиболее распространенных загрязнителей поверхностных водоёмов и водотоков. Они содержатся в производственных сточных водах промышленных и транспортных предприятий, а также в составе поверхностного стока. Как правило, нефтепродукты попадают в окружающую среду в результате сброса неочищенных и недостаточно очищенных нефтесодержащих сточных вод.

На территории Республики Беларусь в области нормативов допустимых сбросов нефтепродуктов в составе сточных вод действуют следующие нормативные документы: