

Возможности компьютерных технологий сегодня позволяют решать проектные задачи, развивать творческий потенциал студента-архитектора и способствовать формированию его профессионального мышления. Современный выпускник высшей архитектурной школы должен уметь свободно владеть различными компьютерными программами, позволяющими использовать компьютер и современные информационные технологии не только как инструмент, средство проектирования. Но компьютер должен стать для архитектора и участником процесса проектирования. Высшей степенью «мастерства» молодого специалиста-архитектора должно стать использование компьютера как генератора виртуальной реальности, которая одновременно является средством и средой проектирования.

Целью данного исследования является разработка предложений по систематизации и оптимизации архитектурно-градостроительного процесса компьютерного проектирования, разработка и внедрение новой программы в учебный процесс, позволяющей будущим архитекторам приобщиться к перспективным образовательным технологиям, а также сориентировать их на творческое и продуктивное использование данных технологий в своей учебе, будущей профессиональной деятельности, в процессе самообразования и повышения квалификации.

УДК 711

### **Принципы архитектурно-планировочного формирования смешанной застройки**

Рачкевич Т.Е.

Белорусский национальный политехнический университет

Согласно материалам Генерального плана г. Минска в 400-1000 метровой зоне планировочного каркаса, элементами которого определяются магистральные улицы городского и районного значения, намечено создание вдоль них функционально смешанной застройки. Кроме того, территориями смешанной застройки определяются территории крупных производственных комплексов (р-н велозавода, МТЗ, МАЗа), территории общественных центров, а также территории при дисперсно расположенных в структуре жилых и общественных зданий города, в центральной и периферийной его зонах вокруг производственных объектов (Милавица, Алеся и др.). При этом смешанная застройка определяется как застройка, в которой 40% будут составлять общественная и производственная функции.

В современной градостроительной практике многочисленны примеры формирования смешанной застройки, включающей производственные объекты. Изучение зарубежного опыта реконструкции территорий, таких как район Хафен-сити в Гамбурге, район Пасила в Хельсинки, территории

вокзала Аустерлиц и прилегающих к нему территорий в Париже и другие позволяют сделать вывод о том, что формирование территорий смешанной застройки с включением в них производственных объектов обогащают городскую среду, делают ее более разнообразной функционально и эстетически.

Основными принципами архитектурно-планировочного включения производственных объектов в смешанную застройку городов являются: принцип повышения эффективности использования городских территорий, принцип планировочной интеграции, принцип раскрытия производственных объектов во внешнюю среду, принцип цельности архитектурно-композиционного формирования территорий.

Рассмотренные регламенты, принятые Генеральным планом развития Минска потребуют изменения методических указаний по курсовому проектированию жилого образования в Минске, а так же выборе территорий под учебное проектирование, определение границ участков территорий.

УДК 711.553

### **Архитектурно-градостроительная организация транспортно-общественных центров на основе железнодорожных станций**

Степура М.Г.

Белорусский национальный технический университет

Транспортно-общественный центр (ТОЦ) на основе железнодорожной станции необходимо проектировать как целостное градостроительное образование: утилитарный транспортно-пересадочный узел должен быть трансформирован в многофункциональный центр с развитой системой обслуживания.

При организации территории ТОЦ целесообразно размещать объекты, привлекающие значительные людские потоки, в непосредственной близости к станции. В ядре ТОЦ (0-200 м от остановочного пункта железной дороги) рекомендуется размещать учреждения торговли и обслуживания, а также офисные здания, научно-исследовательские центры, гостиницы и др.

При проектировании ТОЦ следует отдавать приоритет пешеходному движению: необходимо сформировать удобную сеть пешеходных связей, связывающих транспортно-пересадочный узел с основными элементами комплекса и прилегающей застройкой, обеспечить удобную пересадку, минимизировав расстояния от остановок городского общественного транспорта и станции метрополитена до платформы железнодорожной станции. Движение личного автотранспорта по территории ТОЦ должно быть минимизировано. В периферийной и пригородной зоне города в составе ТОЦ целесообразно размещение перехватывающих парковок.