

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-четырёх 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. Транспорту 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.

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.