

УДК 711.58

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ КОМФОРТНОСТИ КРУПНЫХ ЖИЛЫХ МАССИВОВ МАССОВОЙ ЗАСТРОЙКИ

Хачатрянц К. К., Таберко Е. В., БНТУ, г. Минск

С конца XIX в. в теории европейского градостроительства считается, что условиями, определяющими комфортность жилых массивов, являются:

– защищенность придомовых территорий от внешних загрязнений и помех, как санитарно-гигиенических, так и социальных, прежде всего от транспортных и пешеходных потоков и скоплений городского уровня;

– развитая система транспортных и пешеходных коммуникаций, обеспечивающая удобную связь каждого жилого дома с городом, с прилегающими территориями, с объектами повседневного обслуживания (пешком, на велосипеде, на индивидуальном и общественном транспорте и т.п.);

– комплексность жилой среды, учитывающая разнообразие ее пользователей (по возрасту, семейному положению, социальному статусу, состоянию здоровья и др.) и разнообразие их повседневной деятельности.

Эти позиции относительно полно воплощались в жилых микрорайонах и районах, возводимых в СССР в 60–70-е годы при средней этажности жилых домов, наличии обширных изолированных от транспортных и пешеходных потоков придомовых пространств, близости к ним рекреационных, физкультурных, хозяйственных площадок, создании безопасных пешеходных путей до остановок общественного транспорта и до всех учреждений повседневного обслуживания. Наиболее серьезным недостатком было игнорирование требований физически ослабленных лиц.

Произошедшие в последующие годы изменения (демографической ситуации, образа жизни, уровня автомобилизации, потребности в системе хранения личных автомобилей, требований к составу учреждений повседневного обслуживания и др.) привели к снижению комфорта проживания в старых микрорайонах. В новых же изначально не достигается ни защищенность жилых пространств от транспортных и пешеходных потоков и скоплений, ни комплексность жилой среды, ни наличие свободных функционально специализированных пространств, приспособленных к требованиям различных категорий населения. Как показывают исследования, решение этих проблем невозможно без корректировки норм проектирования (техничко-экономических показателей, принципов формирования транспортно-пешеходной сети, соответствующей современным требованиям, номенклатуры элементов повседневного обслуживания).