

щественно улучшить состояние среды в промышленных городах Беларуси и условия проживания населения.

С ростом урбанизации, ухудшением экологической обстановки в городах все более актуальной становится задача изменения сложившихся стереотипов формирования городской среды, перехода к проектированию и развитию городов как экологических систем, обеспечивающих условия как для полноценной жизнедеятельности людей.

Улучшение и оздоровление городской среды промышленных городов требует комплексного решения следующих задач:

- эффективное размещение функциональных компонентов в пределах городских и пригородных территорий;
- рациональное использование особенностей природно-ландшафтных условий;
- полноценное озеленение и обводнение городских и пригородных территорий;
- выбор оптимальных пространственных решений застройки городов.

Современный город понимается как безопасное, комфортное и привлекательное для жизни место. Проблема загрязненности промышленных городов выбросами производства и автотранспорта – одна из важнейших в современных условиях. Необходима разработка системы показателей экологического комфорта городской среды. Такая информация имеет большое значение для жителей и администрации города, проектировщиков, инвесторов.

Экологоориентированное развитие промышленных городов предусматривает создание в городах не только благоприятной для жизни людей среда обитания (обеспечивающей здоровые и безопасные условия проживания, гармонично сочетающей созданную человеком социальную и инженерную инфраструктуру и сохраненную природу), но также создание городов, удобных для жизни и красивых.

УДК 711

### **Прогрессивный мировой опыт формирования бестранспортных городских пространств**

Курсевич И.В.

Белорусский национальный технический университет

В первую очередь необходимо дать определение бестранспортным городским пространствам (БГП). Ими являются открытые бестранспортные городские пространства, предназначенные преимущественно для человека-пешехода (исключение для регламентированного транспорта техобслужи-

вания), его рекреационной и деловой деятельности, которые могут быть представлены линейными и зональными элементами пространства с соответствующим обустройством. Далее, поскольку БГП являются объектом исследования диссертационной работы автора, была построена декомпозиция БГП в общей структуре городских пространств. В основу построения декомпозиции были положены наиболее характерные архитектурно-пространственные параметры и признаки, выявленные в процессе анализа литературы и архитектурных проектов. А последовательность этих параметров была определена исходя из степени их значимости.

Основные параметры декомпозиции БГП в общегородской структуре:

По композиционно-пространственным параметрам: 1) закрытые (типология зданий и сооружений); 2) полузакрытые (остановки, навесы, козырьки, стоянки под навесом); 3) открытые (пространства, не имеющие сплошных ограждений).

По характеру составляющих элементов: 1) озеленённые (с озеленением более 50%); 2) урбанизированные (с преобладанием антропогенных элементов, с возможным озеленением до 50%).

По способу передвижения: 1) транспортные; 2) транспортно-пешеходные; 3) бестранспортные (пространства для передвижения пешком и при помощи немоторизованных видов транспорта).

По доступности для людей: 1) специального назначения; 2) ограниченно доступные; 3) общедоступные.

По конфигурации: 1) линейные; 2) компактные; 3) зональные (развитая сложная структура). По функциональному использованию: 1) транзитные; 2) культурного обогащения; 3) для пассивного отдыха (прогулки, релаксация); 4) для активного отдыха (физическая активность); 5) смешанные.

Итак, в качестве примеров наиболее распространённых БГП можно назвать: пешеходные зоны, пешеходные улицы, пешеходные набережные, пешеходные площади, курданеры, скверы и бульвары с озеленением до 50%.

При анализе примеров наиболее прогрессивного мирового опыта формирования БГП, была выявлена определённая закономерность: при реконструкции – в городах Европы и России преобладают линейные БГП (смена транспортного типа на пешеходный), а в городах Северной Америки преобладают небольшие компактные пешеходные зоны и бульвары вблизи транспортных улиц; при новом строительстве – создаются большие БГП многофункционального характера в качестве парадных пространств различных комплексов или транзитные БГП в жилой застройке.