



Рисунок 2 – Фрагмент обрушившегося участка

плуатации, на остекление должны быть разработаны индивидуальные проекты, учитывающие техническое состояние балконов и допускаемые нагрузки, а выполнение работ нужно производить под контролем организаций, ответственных за эксплуатацию соответствующих зданий.

не только плановые технические осмотры в весенне-осенний период, но и внеплановые не реже од ного раза в месяц. Особенно тщательное слежение за конструкциями балконов необходимо организовывать после выявления на них по результатам осмотров значительных повреждений. Кроме того, необходимо выполнить полное планомерное детальное обследование всех балконов, эксплуатирующихся более 20 лет для оценки их технического состояния и разработки временной стратегии их восстановления. Необходимо четко соблюдать межремонтные сроки, а при выявлении значительного ухудшения технического состояния балконных плит ремонтные работы выполнять сразу после получения рекомендаций от обследующей организации. С учетом улучшения комфортности жилья в части переоборудования балконов, для длительной и безопасной их экс-

УДК 711 (476.2)

ПРЕОБРАЗОВАНИЕ ФУНКЦИОНАЛЬНОГО ЗОНИРОВАНИЯ УРБАНИЗИРОВАННОЙ ТЕРРИТОРИИ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ГОМЕЛЯ)

М. М. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Функциональное зонирование является одним из важнейших этапов территориальной упорядоченности города, пространственное единство которого формирует планировочно-структурное районирование, определяющее характер взаимосвязей отдельных территориально-функциональных зон и их частей. При этом следует учитывать, что центры городов, являясь узловыми пунктами их планировочной структуры и местами сосредоточения многообразной в своих проявлениях деловой и общественной деятельности населения, объединяют и формируют план города, в значительной мере определяют архитектурный облик его застройки. Особенно актуальна данная задача при реконструкции сложившихся исторических центров крупных городов, в которых необходимо повысить экономическую эффективность использования урбанизированной территории с учетом выбора оптимальной плотности и этажности застройки, улучшить систему обслуживания, организацию транспортной сети, повысить уровень их благоустройства.

На примере г. Гомеля предлагается рассмотреть упорядочение его планировочной структуры в центральной части путем функционального зонирования, что позволит привести ее в состояние, удовлетворяющее современным и перспективным требованиям градостроительства. Так, реконструируемая территория находится в центре города, что свидетельствует о её ценности и необходимости максимально эффективного использования. Следует учитывать, что данная территория разделена железной дорогой на две части: вокзальный комплекс и Залинейный район, который из-за слабо развитой транспортной сети не включен в общественную жизнь города. Поэтому предлагается уплотнить существующие функции и внести новые, что позволит выполнить зонирование территории. Тогда на урбанизированной территории вокзального комплекса будут сосредоточены в основном общественные здания административного, торгового, культурно-просветительского и развлекательного характера, находящиеся здесь торговые точки будут сохранены и включены в новый ансамбль, собраны в одном месте стоянки автомобилей (такси, индивидуальный и общественный транспорт). Для этого необходимо:

- 1) зонировать Залинейный район на «субкварталы» и организовать движение внутри района;

- 2) сформировать общую зеленую зону;
- 3) создать вариативность передвижения общественного транспорта.

Анализ плана города и транспортной инфраструктуры показал, что имеются проблемы во взаимосвязи «город – транспорт»:

– нехватка коммерческих площадей в Залинейном районе, где в настоящее время имеется 1 аптека и 5 продовольственных магазинов. При этом коммерческие точки находятся далеко, что создает у населения стимул к приобретению автомобиля и как следствие снижение популярности общественного транспорта;

– расположение жилых домов в глубине района, где не имеется остановочных пунктов общественного транспорта, увеличивает зону пешеходной доступности;

– недостаточное развитие улично-дорожной сети рассматриваемого района приводит к перегрузке центральных магистралей города, на которых в настоящее время имеются транспортные заторы.

Помимо этого необходимо рассредоточить коммерческую торговлю в городе, которая сосредоточена в центральной его части, что позволит снизить зависимость периферии от центра и обеспечит самодостаточность функционирования Залинейного района.

Необходимо также отметить, что нехватка базовых услуг в Залинейном районе ведет к оттоку деловой активности в центр города и как результат: транспортная загруженность улично-дорожной сети. В связи с этим необходимо глобальное изменение инфраструктуры Залинейного района (рисунок 1).

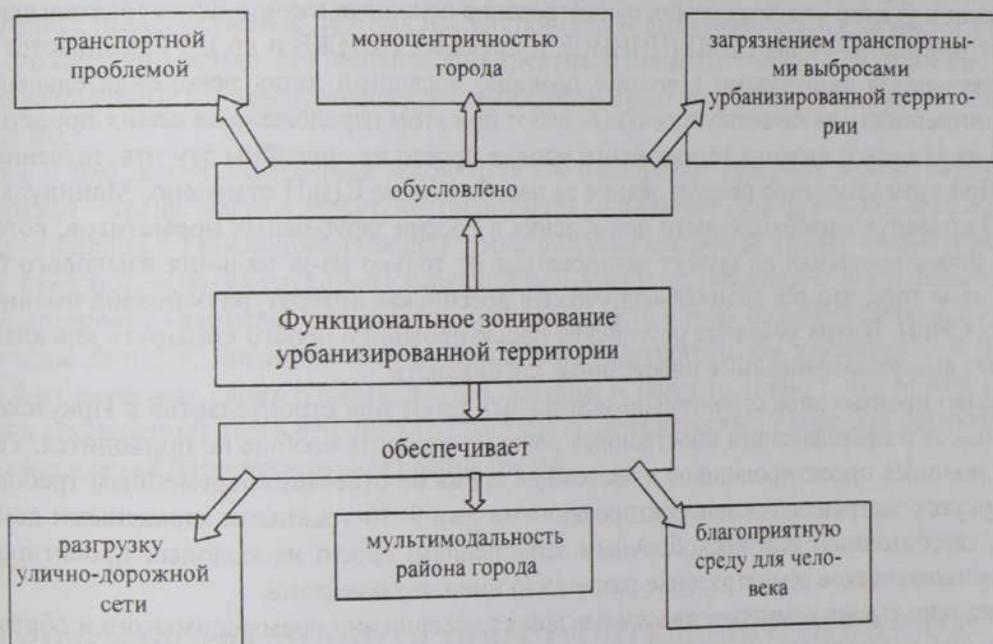


Рисунок 1 – Графическая интерпретация постановки задачи функционального зонирования урбанизированной территории

УДК699.841

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СЕЙСМОСТОЙКИХ ДОМОВ В ИРКУТСКЕ

В. В. ГАСКИН

Иркутский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация

В 2010 году в свет вышла книга под этим же названием. Однако её надо было бы назвать, скорее, как проектируют «не сейсмостойкие» дома в Иркутске! (Гаскин, В. В. Как проектируют сейсмостойкие дома в Иркутске / В. В. Гаскин. – Иркутск: ИрГУПС, 2010. – 143 с.).