

Новые времена требуют нового подхода к формированию жилья для студентов. Представленное проектное решение студенческого общежития демонстрирует единение комфортного проживания и создания «домашней обстановки» с организацией активного досуга, отражающего интересы каждого из проживающих, способствующего гармоничному развитию личности.

#### Список литературы

1 **Цитман, Т. О.** Проблемы формирования студенческого кампуса как современного жилья для студентов / Т. О. Цитман, К. В. Акиньшина // Инженерно-строительный вестник Прикаспия. – 2015. – № 1 (11). – С. 19–24.

2 **Лобанова, Е. Ю.** Студенческое общежитие как особая коммуникативная среда для современного студента / Е. Ю. Лобанова, Н. А. Тумакова // Молодой ученый. – 2015. – № 11 (91). – С. 1218–1221.

3 **Щипачева, Е. В.** Архитектура гражданских зданий : учеб. / Е. В. Щипачева, Р. Х. Пирматов, С. С. Шаумаров. – Ташкент : Complex Print, 2020. – 903 с.

УДК 711.7-163

### ПРОБЛЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОЙ МОБИЛЬНОСТИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ г. ГОМЕЛЯ

*Е. В. ПАШКАВЦОВА*

*Научный руководитель – А. В. Евстратенко (канд. архитектуры, доцент)  
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Термин «устойчивая мобильность» появился вследствие возникновения концепции устойчивого развития. Она является содержательным звеном общемировой повестки XXI века. Эта концепция направлена на «искоренение нищеты во всех ее формах, борьбу с неравенством и решение проблем, связанных с изменением климата, и обеспечение того, чтобы никто не был забыт» [1]. Важнейшую роль в переходе к устойчивому развитию играет Организация объединенных наций (ООН). Разрабатывая основополагающие документы и проводя международные конференции, ООН координирует усилия стран по достижению 17 глобальных целей устойчивого развития (ЦУР) [2]. Обязательства по достижению этих целей к 2030 году взяли на себя лидеры 193 стран на Саммите ООН в 2015 году [3].

Целью работы является анализ особенностей формирования устойчивой городской мобильности людей в пределах центральной части г. Гомеля исходя из способов передвижения: общественным или личным транспортом, с использованием средств индивидуальной мобильности, путём пешеходного и велодвижения на главных улицах.

Устойчивая городская мобильность – это переход городов от устоявшейся модели передвижений, в которой огромная роль отведена личным автомобилям, к более устойчивой структуре городской и местной мобильности, основанной на преимущественном выборе в пользу общественного транспорта, средств индивидуальной мобильности (электросамокатов, гироскутеров, а также пешеходного передвижения), экологически чистых видов транспорта, (электромобилей и электробусов).

Городская мобильность представляет собой совокупность процессов управления движением людей, грузов и информации в рамках логистической системы города в соответствии с потребностями и целями его развития, требованиями охраны окружающей среды, с учетом того факта, что город является общественной системой, основной целью которой является удовлетворение потребностей своих пользователей [4].

Устойчивую мобильность города формируют транспортная и пешеходная сети. Уровень их развития определяется следующими факторами: организованностью транспортной и пешеходной сети, наличием достаточного количества парковочных мест или паркингов в жилых районах и местах большого скопления людей (в центральных и иных районах города, исторических центрах), достаточным количеством общественного транспорта на маршруте, удобными транспортными развязками, которые не препятствуют передвижению личных автомобилей, не вызывают заторы в часы пик и дорожно-транспортные происшествия.

Общезвестно, что развитая сеть пешеходных и прогулочных зон существенно влияет на комфортность городской среды. Отдельное внимание необходимо уделить велоинфраструктуре города. Важно, чтобы она была развитой, удобной и непрерывной, что будет способствовать использованию горожанами экологически чистого и безопасного вида передвижения – велосипедного.

Сегодня всё большее количество людей использует средства индивидуальной мобильности (далее СИМ). Для обеспечения устойчивой мобильности в городе необходимо разработать такие пути передвижения, чтобы людям с СИМ было удобно и безопасно передвигаться по улицам.

В условиях центральной зоны Гомеля целесообразным будет рассмотреть транспортную инфраструктуру (общественный и личный транспорт) и пешеходную среду (велодорожки, дорожки для СИМ, пешеходные зоны). Это позволит выявить уровень развития устойчивой мобильности центральной зоны города и рассмотреть возможности для реорганизации транспортно-пешеходной сети с целью улучшения жизни горожан (таблица 1). Согласно концепции, все элементы транспортной сети должны складываться в единую, слаженно работающую структуру, в которой транспорт не должен мешать пешеходному передвижению людей по городу, а велодорожки должны проходить в безопасных и удобных местах для передвижения велосипедистов. Тогда получится приблизиться к идеальной устойчивой мобильности города, что, в свою очередь, позволит вывести город на качественно новый уровень самоорганизации и развития.

Таблица 1 – Анализ условий мобильности в центральной зоне г. Гомеля

Способ пере- мещения	Центральная зона г. Гомеля			
	Достоинства	Недостатки	Возможности	Угрозы
Обще- ствен- ный транс- порт	В Гомеле разработано много маршрутов общественного транспорта. В пределах центра города общественный транспорт ходит довольно часто, время ожидания на остановках не превышает 10 минут. Из центра города можно доехать в любой отдалённый район без пересадок. В центральном районе города хорошо расставлены остановочные пункты, до них быстро и легко добраться, часто транспортно-пересадочные узлы находятся прямо под окнами жилых домов	В час пик транспорт переполнен. В поздние часы время ожидания увеличивается. Ввиду близкого расположения остановочных пунктов к жилым домам, появляется дискомфорт проживающих на нижних этажах из-за постоянного шума и загрязнения воздуха	Система общественного транспорта может быть реорганизована. Требуется изучения ситуация с размещением остановочных пунктов и использованием пространств первых этажей домов (для исключения дискомфорта жителям близстоящих домов), а также решить проблему переполненного общественного транспорта в часы пик	Отсутствие решения ряда проблем в сети общественного транспорта грозит городу переходом всё большего количества жителей на личные автомобили, ухудшением транспортной ситуации в часы пик, увеличением заторов, дорожно-транспортных происшествий
Личные автомо- били	Дорожная сеть довольно развита. Из центра города можно в короткий срок добраться до других планировочных районов. В центре города предоставляется большой выбор услуг, доступных с точки зрения временных затрат	Узкие проезды во дворах, дороги, с небольшим количеством полос, критически малое количество мест для парковки	Улучшения можно добиться, если удастся усовершенствовать сеть общественного транспорта. Требуется увеличение мест для парковки автомобилей, в том числе создание паркингов	Уменьшение количества личного транспорта потребует увеличения пропускной способности общественного транспорта и реорганизации дорожной сети. Увеличение количества парковочных мест и строительство паркингов требует финансовых и планировочных ресурсов

Окончание таблицы 1

Способ перемещения	Центральная зона г. Гомеля			
	Достоинства	Недостатки	Возможности	Угрозы
Пешеходное движение	В центральной части города находится много скверов и парков, мест для тихого отдыха, культурно-развлекательных и торговых объектов	Отсутствуют полностью пешеходные улицы, прогулка вдоль оживленных улиц, таких как Советская и Интернациональная, не вызывает ощущение безопасности	В центральном районе г. Гомеля существуют возможности для организации пешеходной улицы, что может повысить престиж и ценность района	Создание пешеходной улицы потребует реорганизации движения, что может вызвать неудобства при использовании общественного и личного автомобильного транспорта
Велодвижение	В центральной части города имеется немало зданий, имеющих историческую ценность. Веломаршруты часто сопровождаются эстетическим удовлетворением от прогулки	Отсутствуют отдельно организованные велодорожки, пешеходные переходы, предназначенные для велосипедистов, велосветофоры.	Появление пешеходных улиц может способствовать появлению велодорожек	Развитие велоинфраструктуры потребует выделения линейных участков из дорожной структуры транспортного и пешеходного типа
Средства индивидуальной мобильности (СИМ)	Некоторые улицы центральной части города подходят для передвижения на СИМ	СИМ только начинают появляться на улицах нашего города. Сеть и инфраструктура для СИМ находятся на стадии концепции	Увеличение количества дорожек и улучшение условий для СИМ повысит интерес горожан к данному виду передвижений	Использование СИМ на дорогах общего пользования может стать источником повышенной опасности

Анализ условий мобильности в центральной зоне г. Гомеля позволил разработать схему соответствующей транспортно-пешеходной сети (рисунок 1).

Рассмотрев транспортно-пешеходную сеть центрального района Гомеля, можно определить ряд недостатков, требующих решения для модернизации дорожно-транспортной сети, к которым отнесём следующие:

- 1) длительное время ожидания общественного транспорта в вечернее время;
- 2) интенсивная ежедневная маятниковая миграция между жилыми районами и местами приложения труда;
- 3) чрезмерная нагруженность основных узловых пунктов в часы пик;

- 4) преимущественная связь центра с жилыми территориями по путепроводам ограниченной пропускной способности;
- 5) расположение остановочных пунктов возле жилых домов;
- 6) недостаточное количество парковочных мест;
- 7) отсутствие непрерывной сети велодорожек, недостаточная развитость данной инфраструктуры;
- 8) недостаточный уровень доступности среды для маломобильных граждан;
- 9) отсутствие полностью пешеходных улиц.



Рисунок 1 – Транспортно-пешеходная схема центральной части г. Гомеля

Таким образом, транспортная и пешеходная сеть в пределах центрального района города является достаточно развитой. Уже сейчас можно говорить о том, что устойчивая мобильность г. Гомеля находится в удовлетворительном состоянии. Однако этот факт не отменяет того, что в настоящее время требуется решение ряда выявленных проблем. Улучшить организацию движения по территории города возможно, но для качественного и эффективного улучшения транспортно-дорожной сети необходимо разработать план формирования устойчивой мобильности г. Гомеля в увязке с генеральным планом города и сложившейся градостроительной ситуацией.

### Список литературы

1 Киотский протокол к рамочной конвенции организации объединенных наций об изменении климата / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kprus.pdf>. – Дата доступа : 06.12.2023.

2 Новая программа развития городов / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://habitat3.org/wp-content/uploads/New-UrbanAgenda-GA-Adopted-68th-Plenary-N1646659-R.pdf>. – Дата доступа : 06.12.2023.

3 Парижское соглашение / Организация объединенных наций (ООН) [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://unfccc.int/files/meetings/paris\\_nov\\_2015/application/pdf/paris\\_agreement\\_russi\\_an.pdf](https://unfccc.int/files/meetings/paris_nov_2015/application/pdf/paris_agreement_russi_an.pdf). – Дата доступа : 06.12.2023.

4 Влияние концепций городской мобильности на рынок производителей легковых автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/239719/1/Карпова\\_Цеха\\_Влияние\\_концепций\\_городской\\_мобильности.pdf](https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/239719/1/Карпова_Цеха_Влияние_концепций_городской_мобильности.pdf). – Дата доступа : 06.12.2023.

УДК 711.58

## **КАЧЕСТВО ЖИЛОЙ СРЕДЫ: МНЕНИЯ И ИЗМЕРЕНИЯ**

*Е. М. ПЕРУНОВА, К. А. ГРУДСКАЯ*

*Научный руководитель – П. Г. Вардевяня  
(архитектор-исследователь, ст. преп.)*

*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

В Беларуси проблема качества жилой среды решается на разных уровнях по-своему. Качественные показатели лежат в основе государственной жилищной политики и социальных стандартов жилища [1]. Ими интересуются инвесторы при оценке спроса на жилую недвижимость. Показатели жилой среды стандартных потребительских качеств закреплены нормами градостроительного и архитектурного проектирования [2, 3] и включены в учебно-методические пособия [4, 5]. Каждый человек сталкивается с данной проблемой при выборе места жительства. Существуют индивидуальные отличия в понимании того, что для него хорошо или плохо, что является достоинством, а что – недостатком. Поэтому возникают вопросы. Какие параметры жилища являются самыми важными в городской среде? Можно ли их измерить? Как учитывать в проектах?

Для того чтобы ответить на поставленные вопросы, мы – авторы статьи – сравнивали мнение нескольких групп по поводу Новой Боровой. Данный район находится в деревне Копище и примыкает к микрорайонам Уручья (г. Минск). Освоение участка площадью более 100 гектаров началось в 2014 г., но до сих пор ведутся споры о качестве проекта. Застройщики из А-100 считают район «эталоном для создания комфортной жилой среды в городе». Кто-то соглашается с их мнением, другие обращают внимание на несовершенства проекта. Мы провели беседы с жителями района. Полученные результаты опроса сравнили с оценкой плюсов и минусов жилой среды данного района, которые высказали студенты третьего курса АФ БНТУ. Кроме того, изучая нор-