

точно сложной: к каждому из четырех углов площади подходило по улице, к длинным сторонам примыкало три улицы. Другая площадь, также на основной планировочной оси, находилась на юго-востоке. Она имела восемь подходящих к углам улиц, что свойственно так называемому симметричному типу площади. Улица, примыкающая к юго-восточному углу площади, проходила не под прямым углом, а под 45 градусов.

Главная магистраль дополнялась десятью поперечными улицами. При движении по ней перед зрителем последовательно, сначала слева, затем справа, открывались внутренние пространства площадей. Разнонаправленность раскрытия создавала эффект композиционного равновесия и разнообразия видовых впечатлений. Средневековый прием примыкания площади к улице длинной стороной давал возможность не только обеспечить транзитное движение, но и при перемещении по улице воспринимать пространство площади из наиболее эффектных зрительных точек.

Проведенный в исследовании анализ планировочной структуры позволяет причислить Игумен к примечательным образцам средневекового регулярного градостроительства, отметить значимость особенностей его пространственной организации для историко-архитектурной науки.

УДК 721.01

Определение понятия «въездная зона города»

Авсюкевич В.И.

Белорусский национальный технический университет

Въезды в города выполняют множество функций. Одна из важнейших – формирование образа города, так как это первое впечатление о населенном пункте. Так как въезд – это не просто точка на карте города и не въездная брама, как было в прошлые времена, а территория, которую мы можем обозревать на подъезде к городу и территория, которую мы пересекаем, въехав в город, необходимо дать определение этому пространству – въездная зона города.

Въездная зона – городская территория в пределах 600-1500 м от границы города (от точки пересечения магистрали и транспортной развязки) и 100-400 м в обе стороны от оси проезжей части въездных магистралей (в зависимости от планировочных ограничений). Иногда въезд в город может осуществляться посредством транспортной развязки, в таком случае та ее часть, которая находится в черте города, также включается во въездную зону. В пространстве въездной зоны определяющее значение имеет въезд-

ная магистраль, которая благодаря своей коммуникационной функции организует все элементы среды относительно себя. При этом каждая сторона территории въездной зоны ограничена проезжей частью. Две другие границы достаточно условны, и нуждаются в теоретическом обосновании.

Поперечные и продольные размеры этого пространства обусловлены:

а) планировочным решением территории; б) функциональным зонированием; в) условиями зрительного восприятия.

Продольный размер въездной зоны определяется следующими планировочными ограничениями: а) поперечными улицами районного или городского значения; б) расстоянием между остановочными пунктами общественного транспорта (около 600м). Продольный размер въездной зоны обусловлен зрительным восприятием в 600 – 1000 метров, а именно минимальным и максимальным циклами восприятия при движении на автомобильном транспорте со скоростью 60 км/час.

Поперечный размер определен планировочным решением территорий – улицами, ограничивающими территории, прилегающие к въездной магистрали. Также обусловлен 100-, 400-метровыми зонами планировочного каркаса города с высоким градостроительным потенциалом вдоль основных радиальных городских проспектов.

УДК 711.01

Новые тенденции архитектурно-градостроительной организации научно-технологических парков

Гопин Лу

Белорусский национальный технический университет

Научно-технологические парки – относительно новый объект градостроительного проектирования. Подобные объекты активно развиваются в КНР и других странах мира. Постепенно проходит изменение пространственной организации новых парков. Сегодня научно-технологические парки – это места, где размещаются не только производственные объекты, но также научные учреждения, выставочные центры, проводятся научно-практические конференции, размещаются гостиницы для приезжих, жилые дома для сотрудников, места отдыха, объекты обслуживания. Рассматривая особенности развития и архитектурно-градостроительной организации научно-технологических парков, можно отметить следующие тенденции:

1. Повышается интенсивность использования территорий научно-технологических парков, насыщение их объектами производственной, инженерной и социальной инфраструктуры.

2. Наблюдается диверсификация в развитии парков, увеличивается их