

мулировать основные приемы и пути архитектурно - композиционного решения агрогородков. Показана значимость и дана рейтинговая оценка отдельных элементов. Все эти данные сведены в специальную таблицу.

2. Выявлены приемы формирования селитебной застройки в сложившейся структуре, определены приоритеты основных общественных зданий агрогородков, к числу которых отнесены общественно-культурные центры, культовые постройки, торговые и спортивные комплексы.

Литература

1. Аладов В.Н. Особенности архитектурно-планировочного формирования агрогородков Беларуси /

В.Н. Аладов, И.И. Малков. – Материалы второй всеукраинской научной конференции «Індустріальна спадщина в культурі і ландшафті». – Київ, 23-26 травня 2007 г. – С. 132-140.

2. Емельянов В.Н. Архитектурно-планировочная организация сельских населенных мест Белоруссии / Емельянов В.Н. – Минск: Ураджай, 1984. – 80 с.

3. Кольчевский Д.В. Совершенствование архитектурно-планировочной организации сельских поселений (на примере северо-востока Республики Беларусь): дис. ... канд. арх.: 18.00.05 / Д.В. Кольчевский. – Минск, 2006. – 151 л.

4. Кудиненко А.Д. Архитектура возрождаемого села и усадебного дома / Кудиненко А.Д., Малков И.Г. – Брест. Издательство БГТУ, 2005. – 151 с.

5. Малков И. Агрогородки гомельщины: сегодня и завтра / И. Малков. – Архитектура и строительство. – 2007. - № 1. С. 112-11

УДК 711.455 (476)

Потаев Г.А., Потаева Г.Р.

КОНЦЕПЦИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТУРИЗМА В МИНСКЕ

Градостроительная организация туризма заключается в определении местоположения и планировочных параметров зон, комплексов и трасс туризма во взаимосвязи с общей стратегией размещения и развития общественных центров, жилых, производственных, ландшафтно-рекреационных территорий городов. Минск обладает ресурсами, позволяющими развивать познавательный, культурно-развлекательный, деловой, спортивный и другие виды туризма. Предлагается «кустовой» принцип размещения объектов обслуживания туристов, пространственное разделение мест концентрации туристов и жителей города.

Введение. Условия и предпосылки развития туризма в Минске. В соответствии с программными документами, определившими перспективы развития туризма в Беларуси, Минск предусматривается развивать как центр туризма международного значения [1, 2].

Особенность туристского потенциала Минска в том, что он разносторонен. Имеются ресурсы для развития разных видов туризма: познавательного (музеи, памятники архитектуры, истории, культуры, места, связанные с важными историческими событиями и выдающимися историческими личностями), культурно-развлекательного (пользующиеся международной известностью театральные и музыкальные исполнители и коллективы, деятели культуры и искусства, цирк, театральные, концертные, выставочные залы), делового (научные центры, высокотехнологичные и наукоемкие производства, на базе которых проводятся международ-

ные конгрессы, конференции, симпозиумы, научно-технические и торговые выставки, ярмарки), спортивного (спортивные школы и мастера, пользующиеся международной известностью, спортивные объекты и комплексы, позволяющие проводить международные соревнования). Имеются возможности для развития транзитного, ностальгического, религиозного, лечебно-оздоровительного и других видов туризма.

Основная часть. Целевые ориентиры. Развитие туристских функций проявляется в увеличении количества рабочих мест, налоговых поступлений, повышении экономической активности, притоке инвестиций. Туризм, принося доходы, в то же время требует значительных затрат на создание туристской инфраструктуры. Поэтому развитие туризма должно быть взаимосвязано с развитием других сфер хозяйственной деятельности города. Необходимы четкие целевые установки, направленные на создание в Минске современного высокоэффективного и конкурентоспособного туристского комплекса.

Цель градостроительной организации туризма в Минске – определение местоположения и планировочных параметров зон, комплексов и трасс туризма во взаимосвязи с общей стратегией размещения и развития общественных центров, жилых, производственных, ландшафтно-рекреационных территорий города.

Для этого требуется:

- определение приоритетных направлений развития туризма;
- выявление и ранжирование объектов туристской притягательности с учетом их значимости для формирования туристских потоков;
- определение местоположения и границ зон и комплексов туризма разного функционального профиля;
- определение потребности в объектах туристской инфраструктуры;
- транспортно-планировочная организация формируемых зон и комплексов туризма;
- трассировка туристских маршрутов;
- формирование архитектурно-художественного облика Минска, соответствующего имиджу города, привлекательного для отечественных и зарубежных туристов.

Перспективные направления развития туризма в Минске. Конкурентоспособность Минска на национальном и мировом туристских рынках может быть обеспечена путем использования ресурсов, отсутствующих в других местах, создания новых, привлекательных для туристов объектов.

Приоритетными направлениями развития туризма в Минске определены: деловой, спортивный, культурно-развлекательный, познавательный, транзитный туризм.

Дополнительными (сопутствующими) направлениями развития туризма в Минске могут стать – ностальгический, религиозный, лечебно-оздоровительный туризм [3].

Мотивация приезда туристов в Минск. Туристские поездки требуют затрат времени и средств, поэтому важна мотивация поездки – достойный объект туристского интереса. Побудительные причины совершения туристских поездок у разных людей существенно различаются, в то же время есть объекты, притягательные для многих людей.

Объекты, которые могут стать причиной туристских поездок, различны для разных видов туризма:

для делового туризма – высокотехнологичные и наукоемкие производства, научные центры, на базе которых проводятся международные конгрессы, конференции, симпозиумы, научно-технические и торговые выставки, ярмарки;

для спортивного туризма – спортивные школы и мастера, пользующиеся международной известностью, спортивные объекты и комплек-

сы, позволяющие проводить международные соревнования;

для культурно-развлекательного туризма – пользующиеся международной известностью театральные и музыкальные исполнители, коллективы, произведения выдающихся художников, скульпторов, архитекторов, других деятелей искусства, культуры;

для познавательного туризма – выдающиеся памятники архитектуры, истории, культуры, места, связанные с важными историческими событиями и известными историческими личностями, богатые музейные коллекции;

для религиозного (паломнического) туризма – религиозные святыни;

для транзитного туризма – транспортно-пересадочные узлы, коммуникации, связывающие страны Западной и Центральной Европы с Россией и Азиатскими государствами, а также Скандинавские страны с южными регионами Европы и Азии

Формирование зон туризма. Планировочными центрами формируемых зон туризма являются объекты массовых посещений – «фокусы» притяжения туристов.

«Кустовой» принцип размещения объектов обслуживания туристов. Вокруг «фокусов» притяжения туристов следует размещать дополнительные объекты посещения и обслуживания туристов, ориентированные на обеспечение и удовлетворение их потребностей. Надо учитывать, что туристы готовы тратить деньги на развлечения, удовольствия. Поэтому наряду с обязательными видами туристских услуг (проживание, питание, информация и связь, банковские услуги, страховое обеспечение, транспортное, экскурсионное, первичное медицинское обслуживание, обеспечение безопасности туристов), важно создание разнообразных дополнительных услуг – возможности приобретения сувениров, произведений искусства, изделий народных мастеров, посещения мест развлечений и проведения ДОС га, других.

Удобная для туристов доступность объектов посещения является определяющим фактором при установлении границ формируемых зон туризма. Для удобства туристов важно, чтобы объекты обслуживания размещались территориально близко к «фокусам» притяжения туристов и друг к другу. Удобной считается пешеходная доступность в пределах 2-3 минут (100-200 м), приемлемой – 5-7 минут (250-400 м), допустимой – 10-15 минут (500-800 м).

Пространственное разделение мест концентрации туристов и жителей города. При формировании зон туризма следует стремиться формировать их в удалении от мест концентрации жителей города – административно-деловых и общественных центров общегородского значения, центров планировочных районов. Зоны туризма разного функционального профиля также желательно размещать рассредоточено, что способствует рассредоточению пассажиропотоков.

Организация транспортных и пешеходных связей. В зависимости от градостроительной ситуации зоны туризма могут формироваться как пешеходные или пешеходно-транспортные пространства.

Создание пешеходных бестранспортных пространств. Зоны туризма следует формировать как преимущественно пешеходные пространства. В тоже время к объектам массовых посещений должна быть организована возможность удобного подъезда туристов, включая крупногабаритные туристские автобусы.

Пространственное разделение транспорта и пешеходов может осуществляться по горизонтали или по вертикали. Вертикальное разделение транспорта и пешеходов более эффективно, так как позволяет при размещении транспортных коммуникаций и автостоянок под землей увеличить площадь открытых озелененных пространств в уровне земли.

Обеспечение транспортных связей. Наличие объектов массовых посещений в зонах туризма создает необходимость организации удобных пассажирских сообщений между ними и другими районами города, а также с узлами внешнего транспорта (железнодорожными, автобусными вокзалами, аэропортом). При этом транзитные транспортные потоки следует пускать в обход туристских зон.

Размещение остановок пассажирского транспорта должно быть увязано с местоположением объектов массовых посещений: рекомендуемое расстояние – до 200 м (3 минуты ходьбы). Необходимо удобное размещение стоянок такси, автостоянок нужной площади для туристских автобусов и индивидуального транспорта вблизи мест массовых посещений туристов.

Архитектурно-художественный облик зон туризма. Одним из факторов, определяющих имидж Минска как центра туризма, является архитектурно-художественный облик зон и объектов туризма.

Индивидуальность облика зон туризма обеспечивается существенным отличием, "непохожестью" на другие фрагменты городской среды. Индивидуальность пространств характеризуется их оригинальностью (пробуждается первичный интерес), разнообразием (поддерживается устойчивый интерес). Оригинальность облика обеспечивается существенным отличием от привычных представлений. Разнообразие облика обеспечивается разнообразием объемов и пространств, их конфигурации, размеров, цвета, фактуры, ракурсов восприятия.

Важное значение имеет «ощущение места». Должны быть «знаки» – узнаваемые элементы, которые ассоциируются с данным местом и отличают его от других мест. Иногда достаточно одного, обладающего яркой индивидуальностью объекта, чтобы облик пространства ассоциировался с его обликом.

Обычно существует система «знаков», которые помогают ориентироваться в пространстве. Это совокупность архитектурных, ландшафтных особенностей участка, оборудования, элементов благоустройства и озеленения. Индивидуальность облику зон туризма придают также художественные произведения, праздничное оформление.

Эмоциональная выразительность среды зон туризма. Люди эмоционально воспринимают и оценивают среду, в которой находятся. Пространства воспринимаются человеком как серия зрительных образов и вызывают у него ряд последовательных впечатлений, поэтому для создания нужного эмоционального состояния у людей нужен проектный сценарий, в котором предусмотрено определенное чередование эмоциональных «событий» и «пауз» [4].

Заключение. Разработанные концептуальные положения градостроительной организации туризма в Минске направлены на создание в городе современного высокоэффективного и конкурентоспособного туристского комплекса. Для этого требуется формирование зон и центров туризма разного профиля (познавательный, культурно-развлекательный, деловой, спортивный и другие), размещение новых объектов туристской притягательности и инфраструктуры, транспортно-планировочная организация зон туризма, совершенствование архитектурно-художественного облика города.

Литература

1. Национальная программа развития туризма Республики Беларусь на 2001-2005 годы. – Минск: Министерство спорта и туризма Республики Беларусь, ИЭ НАН Беларуси. – 2001. – 66 с.
2. Национальная программа развития туризма Республики Беларусь на 2005-2010 годы. – Минск: Министерство спорта и туризма Республики Беларусь. – 2005. – 30 с.
3. Потаев Г.А. Приоритеты развития туризма в Республике Беларусь в XXI веке // Туризм: практика, проблемы, перспективы: материалы Межд. науч.-практ. конф. / Мин-во образован. Респ. Беларусь, Мин-во спорта и туризма Респ. Беларусь. – Минск, 2001. – С. 89-92.
4. Потаева Г.Р. Аппрагивность туристских объектов // Архитектура и строительство. – 2003. – № 3. – С. 40-41.

5. Градостроительство и территориальная планировка: понятийно-терминологический словарь / редкол. Г.А. Потаев (отв. ред.), И.А. Иодо, К.К. Хачатрянц, А.И. Ничкасов – Минск: Минсктипроект, 1999. – 192 с.

**Potaev G., Potaeva G.
KONCEPTION OF URBAN PLANNING
OF TOURISM AIMS IN MINSK**

Urban planning of tourism aims to find locations and planning parameters of tourist zones, centres and routes and its connection to general locations and development strategies of public centres, residential, industrial and recreational areas. Minsk has the resources for development of educational, cultural, recreational, business, sport and other types of tourism. Proposed is a 'bunch' type of locating tourist centres, that separates touristy and residential areas.

УДК 711.553

Степура М.Г.

**ХАРАКТЕРНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ
ТРАНСПОРТНО-ОБЩЕСТВЕННЫХ ЦЕНТРОВ**

Рассмотрены этапы развития и современные тенденции формирования транспортно-общественных центров. Дан анализ примеров транспортно-общественных центров, в которых впервые были применены принципиально новые архитектурно-пространственные и технические решения, позволившие говорить о новом этапе развития транспортного узла – включении в его состав дополнительных общественных функций. Рассмотрены примеры оказания существенного влияния на дальнейшее проектирование подобных объектов. Проанализированы собственно центры и примеры реконструкции территорий, привлекающих к транспортным узлам и магистралям. Выявлены тенденции формирования транспортно-общественных центров на современном этапе.

Введение. Интенсивное транспортное движение – характерная особенность современных городов. Транспортные пути формируют городскую структуру – планировочный каркас города, вдоль которого осуществляется наиболее интенсивное освоение городских территорий. В узлах каркаса, на пересечении транспортных магистралей формируются транспортно-пересадочные узлы, которые в свою очередь дополняются общественными объектами и становятся фокусами городской активности. Транспортно-пересадочные узлы преобразуются в транспортно-общественные центры – многофункциональные комплексы, объединяющие объекты транспортной инфраструктуры и общественного обслуживания.

Основная часть. Транспортно-общественные центры появились во второй половине XX века в связи с увеличением пассажирских перевозок и повышением значимости транспорта для эф-

фективного функционирования крупных городов. Вопросы формирования и развития транспортно-общественных центров рассмотрены в работах ряда авторов [3 – 5 и др.], однако большинство этих работ опубликовано в 1980-е годы и не учитывают новые тенденции развития, которые представляют особый интерес для современной градостроительной практики.

Развитие общественных функций в составе транспортного узла – японская модель. Первые транспортно - общественные центры появились в Японии в 1960-х годах в период разукрупнения и приватизации единой государственной железнодорожной компании - монополиста. Новые частные компании приняли решение о предоставлении пассажирам дополнительных услуг: на железнодорожных вокзалах сначала появились многочисленные магазины и предприятия общественного питания, а позже – пристанционные гостиницы, станции собственных автобусных линий, службы такси и др. Такое решение позволило компаниям, которые управляют японскими вокзалами, не только получать дополнительные доходы, даже более высокие, чем от деятельности, непосредственно связанной с перевозками, но и обеспечить занятость персонала, сокращаемого в других секторах.

В 1960-х годах частная компания построила на станции Умеда в Осаке деловой центр, в составе которого было первое в городе высотное