

**ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТУРИСТИЧЕСКОЙ  
ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ГОРОДА**  
URBAN PLANNING ASPECTS OF FORMING THE CITY'S TOURIST ATTRACTIVENESS

***Аннотация.** Градостроительная стратегия повышения туристической привлекательности территории может способствовать привлечению инвестиций, но при этом сохранению уникальности городов и их визуального облика, поэтому важно рассмотреть градостроительные аспекты, которые участвуют в формировании туристической привлекательности города.*

***Abstract:** An urban planning strategy to increase the tourist attractiveness of the territory can help attract investment, while maintaining the uniqueness of cities and their visual appearance. Therefore, it is important to consider the urban planning aspects that are involved in shaping the tourist attractiveness of the city.*

***Ключевые слова:** образ города, привлекательность территории, территориальный бренд.*

***Key words:** city brand, city image, attractiveness of the territory, territorial brand.*

Как сохранить и повысить туристическую привлекательность города? Ответ на этот вопрос становится актуальным, поскольку между городами существует конкуренция за инвестиции, привлекаемые туризмом.

Туристическая привлекательность – это способность территории вызвать интерес со стороны граждан, которые не являются местным населением, с целью удовлетворения их оздоровительных, познавательных, спортивных, религиозных и иных потребностей [1].

На туристическую привлекательность территории, безусловно, влияет уникальность расположения города, связанная с его географическим положением в условных границах, например на Экваторе, за Полярным кругом и в других. Наличие особых природно-климатических условий, в том числе экстремальных, может являться фактором притяжения туристов. Уникальные природные условия оказывают сильное влияние на особенности развития города, композиционного решения, городской планировки и силуэта. Эта неповторимость привлекает туристов в расположенный на острове город-крепость Мон-Сен-Мишель, уступающий по популярности посещения туристами во Франции лишь Парижу.

Уникальная планировка городов формирует неповторимую городскую среду. Связанная с рекреационными ресурсами, рельефом, усиленная архитектурными доминантами и градостроительными ансамблями, она формирует уникальные характеристики города, которые в свою очередь влияют на дальнейшее развитие города, формируют его компактность или протяженность, высотность зданий, особенности городского транспорта и зонирования территорий и т.д. Изображения особой планировочной структуры района Эшампле в Барселоне туристы приобретают в виде сувениров.

На туристическую привлекательность территории оказывает влияние экология, наличие рекреационных ресурсов и возможностей отдыха, наличие объектов инфраструктуры, достопримечательностей, безопасность города, социальные особенности. В создании благоприятного первого впечатления у туристов от города активно участвуют транспортные узлы, их функциональность, композиция, перспектива, открывающаяся со стороны выходов из зданий вокзалов, аэропортов. Уникальность традиционного и инновационного транспорта, особенности решения транспортной инфраструктуры также формируют особенности городской среды, придают привлекательность итальянской Венеции, своеобразие немецкому Вупперталю и другим городам.

Наличие статуса столицы оказывает больше влияние на известность и туристическую привлекательность города, чем численность населения. В списке городов мира с населением более 5 миллионов человек, более известна столица России, хотя Москва по численности населения уступает городам Дакка Бангладеш и Карачи Пакистан. Статус и образ города-столицы, подчеркивают монументальностью архитектурных и градостроительных решений. Статус столицы может быть представлен и как идея первенства города в определенной области, например, столица моды, финансов или развлечений, фарфора или кружева. Эта идея может влиять на формирование соответствующей городской инфраструктуры, зонирование территории, а также найти отражение в архитектуре и дизайне городской среды.

Также на привлекательность города оказывает наличие и близость соседних городов. При развитии соседствующих городов или даже групп городов факторы привлекательности могут взаимно дополняться и компенсироваться. Для группы городов, собранных на основе единой идеи территориального бренда определяют позиционирование и значение каждого города на основе его индивидуальных особенностей. Например, при создании «Золотого кольца России» было запланировано, что в городах будут представлены хронологически все этапы истории России и каждый город будет демонстрировать определенный этап развития в памятниках архитектуры и музейных экспозициях [2].

Соседствующие города, в том числе приграничные, могут быть объединены общей стратегией развития, использовать общий рекреационный потенциал, культурную, туристическую, транспортную и другую инфраструктуру (Торнио, Финляндия и Хапаранда, Швеция). Можно проследить активное развитие соседствующих приграничных городов, расположенных на территории разных стран. При формировании планировочного и композиционного решения таких городов, определения местоположения градостроительных осей и высотных доминант учитывают особенности взаимного восприятия городов, в том числе в вечернее время (Рис. 1). Используют крупные вывески на двух языках, воспринимаемые из соседнего города (Благовещенск, Россия и Хайхэ, Китай).



Рис. 1. Композиционное решение парных городов с учетом их взаимного восприятия

В городах важно сохранение композиционного каркаса и структуры, особенно в тех фрагментах, которые формируют идентичность среды и являются частью городского бренда. Помимо традиционных мер по сохранению уникальных историко-архитектурного наследия и природного ландшафта города необходимо обеспечить защиту видов, открывающихся со смотровых площадок, поскольку эти места также являются местами знакомства туристов с городом. Эти смотровые площадки могут располагаться на верхних этажах высотных зданий, колесе обозрения, быть образованы перепадом рельефа. Кроме того, целесообразно создавать в городах новые смотровые площадки, обеспечивающие обзор природных или урбанизированных ландшафтов. Помимо тех объектов, которые уже определены

документально, необходимо проанализировать городскую среду, чтобы выявить ее уникальность. Например, в своем исследовании Л. П. Лавров рассматривает ландшафты исторического центра Санкт-Петербурга как объект инвестиций и как предмет потребления, а также отмечает существующий территориальный бренд «крыши Петербурга» [3].

На повышение туристической привлекательности влияет сохранение своеобразия города, например определенного материала стен домов, кровель или цветового решения: преимущественно бело-синий цвет Санторине, Греция, голубые стены домов в Хускаре, Испания, желтые – в Исамале, Мексика.

При формировании градостроительной стратегии повышения туристической привлекательности города важно уделить достаточное внимание местам первого знакомства туристов с городом. К таким местам относятся въезды в город, откуда воспринимается силуэт города, стоят въездные знаки. Необходимо выявить значимые объекты, формирующие облик города, его панораму, определить конусы восприятия этих объектов, для сохранения панорамы и туристической привлекательности города (Рис. 2).



Рис. 2. Определение мест первого знакомства туристов с городом Ростовом-на-Дону

В городах для повышения туристической привлекательности важно сохранять значимые перспективы улиц. В свою очередь привлекательность самих улиц во многом связана с созданием комфортных условий для пользователей: благоприятными пропорциями, безопасностью, непрерывностью тротуаров, соответствием требованиям универсального дизайна, наличием необходимой инфраструктуры, удобным зонированием, внедрением природных компонентов, применением сценарного подхода к функционированию территории и другими [4].

#### Литература:

1. Мыльникова, Е. М., Нагибина, Н. П., Якупова, О. В. Модель привлекательности территории – «многоугольник территориальной привлекательности» / Е. М. Мыльникова, Н. П. Нагибина, О. В. Якупова // *Экономические отношения*. – 2019. – Т. 9, № 2. – С. 1321-1328.
2. Данилов, А. Ю. Золотое кольцо России: история становления и развития туристского маршрута / А. Ю. Данилов // *Вестник Ярославского государственного университета им. П. Г. Демидова. Серия Гуманитарные науки*. – 2018. – № 4(46). – С. 41-45.
3. Лавров, Л.П. Ландшафты исторического центра Санкт-Петербурга как объект инвестиций и как предмет потребления / Л. П. Лавров // *Экономические проблемы в архитектуре, градостроительстве и инвестиционно-строительной деятельности. Современное состояние и вызовы: мат. Всероссийской научно-практической конференции членов РААСН, профессорско-преподавательского состава, молодых ученых СПбГАСУ и*

специалистов инвестиционно-строительной сферы, Санкт-Петербург, 2018 г. – Санкт-Петербург: СПбГАСУ, 2019. – С. 37-43.  
4. Джейкобс А. Б. Великие улицы / А. Б. Джейкобс // Москва: Искусство-XXI век, 2014. -332с.

УДК 72.01

**М. И. Горькова**  
студент магистратуры,  
**Ю. В. Горгорова**  
кандидат архитектуры, доцент  
Южный федеральный университет

**ОРГАНИЗАЦИЯ БЕЗБАРЬЕРНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ МЕТОДОМ  
ГИБРИДИЗАЦИИ АРХИТЕКТУРЫ И ЛАНДШАФТА**  
ORGANIZATION OF A BARRIER-FREE URBAN ENVIRONMENT BY THE METHOD OF  
HYBRIDIZATION OF ARCHITECTURE AND LANDSCAPE

**Аннотация:** Проблема обеспечения доступности объектов инфраструктуры и зданий для маломобильных групп населения рассматривается достаточно давно. Но несмотря на прикладываемые усилия по ее решению ситуация остается нерешенной в большей части объектов. Организация архитектурной среды посредством ландшафтного урбанизма и с опорой на принцип гуманизации способна реабилитировать города для всех людей, и особенно людей с ограничениями по здоровью, учитывая их особые потребности в организации пространства.

**Ключевые слова:** ландшафтный урбанизм, ландшафт, городская среда, маломобильные группы населения, город, магистрали, перекрестки, дорожно-транспортная сеть, пешеходные переходы.

**Annotation:** The problem of ensuring the accessibility of infrastructure and buildings for low-mobility groups of the population has been considered for a long time. But despite the efforts being made to solve it, the situation remains unresolved in most of the facilities. The organization of the architectural environment through landscape urbanism and based on the principle of humanization is able to rehabilitate cities for all people, and especially people with disabilities, taking into account their special needs in the organization of space.

**Keywords:** landscape urbanism, landscape, urban environment, low-mobility population groups, city, highways, intersections, road transport network, pedestrian crossings.

The continuous process of globalization directly affects the urban environment and the objects architecture, constantly changing the cities appearance. With the growth of cities and an population increase, there is a need to connect different city areas, to reduce the time spent on movement. As a result, the road transport and railway networks are being modernized, complex intersections, highways and overpasses, new lines appear. The area needed for infrastructure is expanding, taking away space from people and nature. The convenience of the road transport network for pedestrians and cyclists is often ignored in the design and use.

It is possible to modernize an adverse anthropogenic urban scene by introducing a landscape into it, in order to create an environmentally friendly and socially oriented environment, comfortable, aesthetically attractive, open to nature and large-scale to people.

This issue should be considered starting with the reorganization of the intersections of city streets. The use of ground crossings on streets with heavy traffic is often impossible and unsafe. They create a large number of conflict points, reduce throughput. The advantage of land crossings is only in a barrier-free environment: no descents and ascents.