

## ГОРОД И МЕТРОПОЛИТЕН: ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ПОИСК РЕШЕНИЙ

*Али Шоджаи*

Научный руководитель – д.арх., профессор *И.А. Иодо*  
*Белорусский национальный технический университет*

Мировой опыты возведения и функционирования в больших и крупных городах метрополитена свидетельствует о его значительном влиянии на пространственную организацию городской среды и наоборот – о зависимости способов трассировки линий подземного транспорта от особенностей планировочной структуры города.

При этом возникает ряд проблемных ситуаций, основными из которых являются:

- \*необходимость сбалансирования пассажиропотоков на «собирающих» и «доставляющих» линиях метро при стремлении максимально охватить застроенные территории зонами оптимальной доступности станций;

- \*сохранение планировочной и архитектурно-художественной целостности исторической части города в условиях экспансии новых функций;

- \*обеспечение функционально-пространственной полноценности и визуально-эстетической привлекательности сложившейся и новой застройки в узлах «вход-выход»;

- \*рациональное использование подземного пространства и обеспечение комфортных условий для пешеходного движения людей.

Многие страны накопили полезный опыт решения этих и других проблем. В арабских странах этот опыт практически отсутствует. Вместе с тем напрямую использовать опыт европейских или азиатских стран невозможно, так как арабские страны и особенно Иран имеют свою специфику в историческом развитии и современном состоянии городов, в национальных традициях, в социально-экономических, природно-климатических и политических условиях.

Так, древний иранский город Исфахан, в котором проживает более полутора миллионов жителей, имеет достаточно компактную планировочную структуру и включает районы исторической застройки различных эпох. Помимо расположенных в городском центре, а также рассредоточенных на городской территории, небольших мест приложения труда (услуги, торговля, финансово-деловые, офисные объекты) в городе имеется два промышленно-производственных района. Крупные промышленные предприятия располагаются и за пределами городской черты. Это способствовало формированию своего рода агломерации городов. Вокруг Исфахана на расстоянии 10 - 25 км расположено 8 городов с населением от 60 до 120 тысяч жителей каждый. Всего в окружении города- центра проживает около одного миллиона человек. Таким образом, вся агломерация насчитывает 2,5 млн. жителей. Между городами агломерации существуют тесные трудовые, социально-культурные и бытовые взаимосвязи. Сложившаяся градостроительная ситуация осложняет условия проживания людей, способствует появлению проблем в работе наземного пассажирского транспорта и использовании личных транспортных средств.

Принятое муниципалитетом решение о строительстве в городе метрополитена требует проведения предварительных научных исследований, направленных на оптимизацию процессов взаимодействия городской планировочной структуры и системы подземного пассажирского транспорта. Для этого необходимо изучить реальную градостроительную, историко-культурную, экономическую, социально-демографическую, природно-экологическую ситуацию; критически оценить прогрессивный мировой опыт и дать рекомендации по его адаптации в условиях Ирана.

Особое внимание в работе уделяется анализу и оценке преобразований планировочной структуры столицы Беларуси в связи со строительством и эксплуатацией в городе метрополитена. Широкое обобщение опыта, натурные наблюдения, опросы населения и специалистов-экспертов, которые проводятся в Минске и в арабских городах; сопоставление полученных результатов – все это позволит установить требования к решению ряда проблем архитектурно-планировочной организации городской среды в связи с проектированием и возведением системы подземного пассажирского транспорта применительно к условиям городов Ирана.