

РАЗДЕЛ 2 ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО И ЛАНДШАФТНАЯ АРХИТЕКТУРА

УДК 711.16

ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РАЗРАБОТКЕ ТИПОЛОГИИ ВЪЕЗДНЫХ ЗОН МАГИСТРАЛЕЙ КРУПНЫХ И КРУПНЕЙШИХ ГОРОДОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Авсюкевич В.И.

магистр архитектуры, аспирант кафедры «Градостроительство»,
Белорусский национальный технический университет

В статье обосновывается необходимость выделения въездных зон города как особого типа пространства, дается авторское определение этих территорий. На основании существующего многообразия объектов исследования даются предложения по типологии въездных зон магистралей.

Введение. За последние десятилетия въездные территории в города стали объектами повышенного внимания. Одним из факторов, повлиявших на это, явилось стремление к выявлению новых архитектурно-художественных и эстетических возможностей представления города на въездах по автомобильным дорогам. Большая часть городов Республики Беларусь не имеет четко выраженного облика въезда – силуэта, панорамы или градостроительного акцента. Въездные территории в города часто заполнены промышленно-складскими объектами, черты городов не имеют обозначенных границ. Это произошло в том числе из-за того, что генеральные планы населенных пунктов, проекты детальных планировок учитывали функциональное зонирование, руководствуясь методическими указаниями и нормативными документами, в соответствии с которыми на окраины городов выносилась обслуживающая группа объектов.

Въездные магистрали играют важную роль, обеспечивая связь городских территорий с центром. Внешний вид города, его предметно-пространственная среда воспринимаются чаще всего в движении, из окон транспортных средств. В этом

случае одной из важнейших функций архитектурного облика города становится положительная эмоциональная реакция на увиденное. Каждая из въездных магистралей имеет свои индивидуальные характеристики, в то же время архитектура территорий, прилегающих к въездным магистралям, обладает специфичностью. Значительная линейная протяженность въездных зон, а также их формирование в приграничных районах города являются основными особенностями их объемно-пространственного построения.

На сегодняшний день на практике осуществляются попытки разработать проекты по организации въездных территорий в города Республики Беларусь (конкурс по разработке архитектурно-художественной концепции оформления въезда в г. Могилев, конкурсы на разработку въездных стел в различные города), но методологические обоснования понятия въездных зон магистралей и теоретические положения об их сущности не разработаны. К числу непроработанных относятся, прежде всего, само понятие въездной зоны, а также возможная классификация данных типов городских территорий. В современном градостроительном проектировании возникла актуальная необходимость комплексного подхода к проектированию въездных зон магистралей как важного архитектурно-планировочного фрагмента среды современного города.

Основная часть. Анализ известных автору научных работ и норм проектирования стран зарубежья (Россия, Украина, Великобритания, ОАЭ, [1-6]) показал фактическую не разработанность вопроса формирования въездных зон города, а также показал отсутствие работ, посвященных комплексному архитектурно-градостроительному изучению въездных зон городов как особой пространственной структуры. В Республике Беларусь также не проводились исследования, касающиеся градостроительной организации въездных зон в города, архитектурно-планировочных приемов их формирования, взаимодействия въездных магистралей и прилегающих к ним территорий как единого комплекса [7-9].

Въезд – это не просто точка на карте города и не въездная брама, как было в прошлые времена [10], а территория, которую мы можем обозревать на подъезде к городу и территория, которую мы пересекаем, въехав в город. Предлагается определение этому пространству – въездной зоне города (рис. 1).

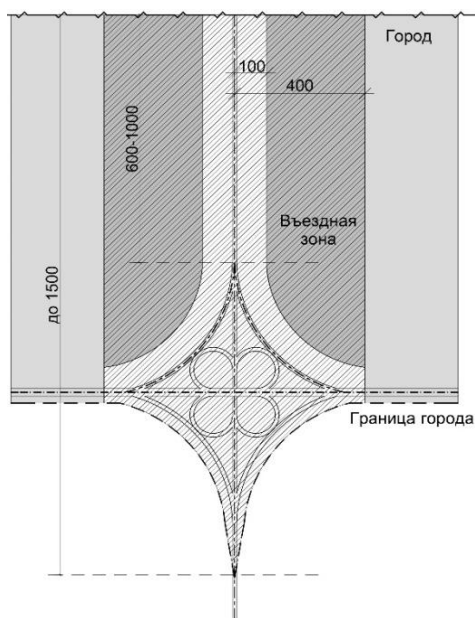


Рис. 1. Схема въездной зоны города с транспортной развязкой

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. Транспортные развязки различаются по начертанию в плане и способам организации движения (клеверообразные, кольцевые, ромбовидные и др.), тем самым занимая разную площадь, которая находится в пределах 3–15 га. Таким образом, территория въездной зоны может увеличиваться.

Изучение реальных условий формирования въездных зон магистралей подтвердило объективное существование их многообразия и, как следствие этого многообразия, необходимость дифференцированного подхода к изучению объектов исследования.

В процессе работы проводился подбор наиболее характерных и значимых объектов исследования, определялась типология для данного исследования и проводилась оценка приемов градостроительной организации въездных зон в городе (на примере Минска, а также областных городов РБ).

На основании результатов натурных обследований и фотофиксации наиболее характерных въездных зон, анализа картографического материала, обобщения существующего опыта и нормативных материалов выявлены признаки, определяющие характерные особенности объекта исследования.

Так, въездные зоны в городах различной численности населения будут отличаться друг от друга подходом к архитектурно-планировочной организации территории, а также к ее функциональному наполнению.

Поэтому нужно дифференцировать въездные зоны в крупнейших городах (более 500 тыс. человек) – Минск и Гомель, и крупных городах (250–500 тыс. человек) – Могилев, Витебск, Гродно,

Брест, т.е. городах с различной **численностью населения**.

Количество въездов в крупные и крупнейшие города от пяти до восьми.

Также на градостроительную организацию территорий въездных зон оказывает влияние значимость магистрали, вдоль которой они расположены. Таким образом, въездные зоны различаются в зависимости от **категории въездной магистрали**:

- въездные зоны с магистральными автодорог республиканского значения;
- въездные зоны с прочих автодорог республиканского значения.

Кроме того, въездные зоны предлагается дифференцировать в зависимости от влияния «граничных» пространств (**по функциональному назначению**) – с жилой застройкой, с общественными зданиями и сооружениями, с объектами промышленной архитектуры, с объектами специализированного назначения (санитарно-защитными зонами), с ландшафтными объектами.

Исходя из этого определяется характер территории: полифункциональный или монофункциональный.

В отдельную типологическую группу можно выделить **метрические свойства** территорий въездных зон:

- *Форма плана (линейная, линейно-узловая)*. Поскольку пространство застройки территории въездной зоны воспринимается в основном в процессе движения, то ее композиция основана на закономерной смене видовых перспектив. Необходимо учитывать форму плана территории, которая влияет на построение панорамы и силуэт застройки.

- *Степень прямолинейности дороги (прямолинейная, с изгибом)*. Любое изменение в очертании плана, едва заметный поворот или искривление отражается в продольной перспективе улицы. Целостность восприятия застройки достигается построением единой пространственно-ритмической композиции, где линейный ритм акцентов на протяженных участках сочетается со сложным пространствен-

ным ритмом композиционных узлов в местах изменения направления движения.

- *Размер улицы в красных линиях и количество полос движения*. Расстояние между застройкой по обе стороны въездной магистрали с многополосным транспортным движением, с широкими полосами озеленения и развитой пешеходной зоной является довольно большим. Из-за этого видимая картина застройки магистрали утрачивает цельность, зрительно делится на несколько частей, расположенных параллельно, по обе стороны от оси въездной магистрали.

Большое значение имеет создание индивидуального облика исследуемой территории, где взаимодействуют природная среда, историческая преемственность, технические и экологические возможности и пр.

Таким образом, немаловажными представляются **топологические свойства**.

- *Ориентация по сторонам света*. Данный фактор оказывает влияние на условия инсоляции въездной магистрали, а, следовательно, на взаимное расположение зданий, расстояние между ними, этажность, архитектурную проработку фасадов (фактура материалов, цветовые сочетания).

- *Степень ограниченности в плане и степень замкнутости пространства*. Перспектива магистрали может быть открытой или замкнутой. Открытая перспектива открывает магистраль на свободное пространство. Замкнутая перспектива достигается при расположении по оси прямолинейной магистрали здания или монумента, замыкающего ее. Повороты и изломы также образуют участки с закрытыми перспективами. Поперечные перспективы, раскрывающие пространство магистрали на небольшие площади перед зданиями, обогащают композицию.

- *Уровневость (транспортные пересечения в разных уровнях)*. Транспортные развязки, выполненные в двух уровнях, усиливают восприятие пространства, позволяют не только физически преодолеть расстояние, но и успеть охватить

взглядом панораму, силуэты. Следовательно, возникает синтезированное пространство для безграничного зрительного восприятия.

Въездные магистрали имеют, помимо основных свойств автомобильных трасс, и черты обычных городских улиц — на них располагаются пешеходные тротуары, остановки общественного транспорта, основные городские планировочные структуры и места общего пользования — банки, магазины, медицинские организации и т.д. Поэтому немаловажными являются создание комфортной среды для пешеходов, велосипедистов, лиц с ограниченными возможностями передвижения, а также общая эстетика городского пространства.

Отдельно можно выделить **благоустройство территории въездной зоны**: пластика рельефа, растительность, малые архитектурные формы, устройство покрытий тротуаров, уличное освещение, средства наружной рекламы.

Въездные магистрали, являясь важным структурным элементом планировки территории города, формируют его транспортную систему и определяют общий архитектурный облик. В этой связи благоустройство территории въездных зон города представляется значимым элементом среды. В соответствии с предложенной типологией проанализированы некоторые основные въездные зоны магистралей в городе Минске [табл.].

Заключение. К формированию въездных зон города необходимо применять дифференцированный подход. Уникальные характеристики каждой въездной зоны должны учитываться как в условиях нового строительства, так и в процессе реконструкции данных территорий.

В ходе работы даны определение и размеры въездной зоны, обозначены признаки, определяющие особенности объекта исследования, выделено несколько типологических групп (метрические и топологические свойства, функциональное зонирование), а также выявлена зависимость от категории въездной магистрали

и численности населения города, в котором расположены исследуемые территории.

Комплексный научный подход к изучению уникальных характеристик въездных зон города позволит разработать методики для последующего преобразования данных территорий. Въездные зоны города смогут стать фиксированными, наиболее стабильными и легко опознаваемыми элементами городской среды, сохраняющими ведущую роль в процессе ее поэтапного формирования.

Литература

1. *Нормы и правила проектирования, планировки и застройки г. Москвы: МГСН 1.01-99. – Введ. 25.01.00. – М.: Комитет по арх-ре и град-ву Москвы, 1999. – 43 с.*
2. *Альбом типовых решений (стандартов) комплексного благоустройства территории «вылетных» магистралей города Москвы. – М.: Комитет по арх-ре и град-ву Москвы, 2013. – Том 1, 2.*
3. *Современные тенденции и специфика проектирования комплексного благоустройства «вылетных» магистралей. – М.: Комитет по арх-ре и град-ву города Москвы, 2014. – 71 с.*
4. *Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений: ДБН 360-92**. – К.: Гос. строит. нормы Украины, 2002. – 92 с.*
5. *Design Manual for Roads and Bridges (DMRB). – London: Thomas Telford Publishing, 2003. – 146 p.*
6. *Abu Dhabi Urban Street Design Manual. – Abu Dhabi: Abu Dhabi Urban Planning Council, 2007. – 172 p.*
7. *Генеральный план г. Минска с прилегающими территориями в пределах перспективной городской черты. Утв. Указом Президента Республики Беларусь от 23 апреля 2003 г. № 165 (в ред. Указа от 09.08.2011 № 345).*
8. *Градостроительство. Населенные пункты. Нормы планировки и застройки: ТКП 45-3.01-116-2008 (02250). – Введ. 03.01.04-02. – Минск: Мин-во арх-ры и стр-ва РБ, 2009. – 102 с.*
9. *Улицы и дороги городов, поселков и сельских населенных пунктов: СНБ 3.03.02-97. – Введ. 01.03.10. – Минск: Мин-во арх-ры и стр-ва РБ, 1998. – 37 с.*
10. *Карелина, В. И. Эволюция формирования въездов в города / В. И. Карелина // Сборник научных трудов. Архитектурное наследие Прибужского региона. Проблемы. Исследования. Тенденции развития. – Брест, 2014. – С.47–51*

Типологические характеристики некоторых въездных зон в г. Минске

Наименование магистрали		Р1 Минск- Дзержинск (Брест)	М4 Минск- Могилев	М2 Минск- (Мо- сква)	Р28 Минск- Молодечно- Нарочь
Характеристики	Форма плана	Линейно-узловая	Линейно-узловая	Линейно-узловая	Линейно-узловая
	Степень прямолинейности дороги (коэфф. криволин.)	Изгиб	Легкий изгиб	Прямолинейная	Изгиб
	Размер дороги в красных линиях; Количество полос движения	100 м 8	100 м 8	100 м 8	100 м 8
Метрические свойства	Ориентация по сторонам света	с Ю-З на С	с Ю-В на С-З	с С-В на Ю-З	с С-З на Ю-В
	Степень ограниченности в плане (Р застр / Р общ)	25 %	27%	33 %	20 %
	Степень замкнутости	Открытое	Открытое	Открытое	Открытое
	Уровневость (транспортные пересечения в разных уровнях)	2-уровневая (клеверная развязка)	2-уровневая (клеверная развязка)	2-уровневая (клеверная развязка)	2-уровневая (неполный клеверный лист)
Топология	Рельеф	Равнинный	Равнинный	Равнинный	Равнинный
	Озеленение	Групповые посадки деревьев	Групповые посадки деревьев и солитер	Шумозащитные насаждения	Групповые и рядовые посадки деревьев
	Уличное освещение	Магистральные уличные фонари	Магистральные уличные фонари	Магистральные уличные фонари	Магистральные уличные фонари
	Покрытие тротуаров	Тротуарная плитка	Тротуарная плитка	Тротуарная плитка	Тротуарная плитка
	МАФ	Павильоны остановки обществ. транспорта	Павильон остановки обществ. транспорта	-	Павильоны остановки обществ. транспорта
	Средства наружной рекламы	Рекламные щиты	Рекламные щиты и стелы	Рекламные щиты	Рекламные щиты
Благоустройство территории	Жилая застройка	50 %	28 %	6 %	-
	Общественная застройка	10 %	11 %	26 %	26 %
	Коммунальные территории	2 %	-	-	-
	Транспортно-общественные пространства	38%	41%	42%	17 %
	Обществ. транспорт	М, А	М, А, Т	А	А
	Ландшафтно-рекреационные территории	-	20%	6%	57%
	Территории спец. назначения	-	-	20%	-
Функциональное зонирование	Функциональные характеристики				

THE PROPOSALS FOR THE DEVELOPMENT
OF TYPOLOGY OF ENTRY AREA IN LARGE
AND MAJOR CITIES OF BELARUS

Ausiukevich Viktoria
Belarusian National Technical University

The article defines the entry areas of the city as a special type of space. The proposals of typology of entry areas are given on the basis of the existing variety of the research object.

Поступила в редакцию 13.01.2017 г.

УДК 711.01/09+719

**АРХИТЕКТУРНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫХ ТУРИСТИЧЕСКИХ КОМПЛЕКСОВ
В ИСТОРИЧЕСКОЙ СРЕДЕ ГОРОДА АРДЕБИЛЬ
(ИСЛАМСКАЯ РЕСПУБЛИКА ИРАН)**

Байрамзадеh Хамед

аспирант кафедры «Градостроительство»
Белорусский национальный технический университет

Проблемы сохранности историко-культурного наследия и организации туристических зон в городах Ирана в настоящее время являются весьма актуальными. Изложенный материал базируется на исследованиях иранских и зарубежных ученых, а также собственных наблюдениях автора. Настоящая публикация будет способствовать развитию исторической архитектурной среды и организации зон активной туристической деятельности в городах Ирана. Исследование направлено на выявление особенностей образно-пространственного развития туризма в городах Ирана (на примере города Ардебиль) в соотношении с историко-культурным контекстом.

Введение. Современный Иран имеет глубочайшие исторические культурные традиции как наследник одной из древнейших цивилизаций человечества.

Развитие туризма в городах Ирана вызывает формирование в пространственной среде города зон туристической деятельности. Это трассы интенсивного туристического движения и узлы концентрации туристов в местах размещения историко-архитектурных памятников, уникальных объектов культуры, искусства, природных зон.

Однако, в настоящее время туризм в Иране развит недостаточно. Для разрешения этого противоречия необходимо про-

вести многостороннее исследование вопросов, связанных с организацией туристической деятельности в Иране. В этой связи, целесообразно выделить задачи функционально-пространственной организации зон туристической деятельности в исторической архитектурной среде городов Ирана в качестве самостоятельного объекта градостроительного исследования. Необходимо выявление проблем, связанных с организацией приёма, размещения, обслуживания ожидаемых туристических масс. Важно не только восстановление и использование памятников истории, культуры, природы, мест, связанных с важными историческими событиями, выдающимися историческими личностями, необходима модернизация исторической архитектурной среды, развитие туристской инфраструктуры (гостиниц, ресторанов, кафе, магазинов сувениров и т.п.), совершенствование исторических районов городов, сохраняя в то же время особый архитектурный колорит [1, 2]. Исследование нацелено на улучшение привлекательности центра города Ардебиль для туристов и комфорта местных жителей.