

УДК 725.3

**АРХИТЕКТУРНОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБУСТРОЙСТВО
ТУРИСТСКИХ КОРИДОРОВ****Тумашик Л.Б.**

аспирант, кафедра «Градостроительство», БНТУ

Формирование туристских коридоров, пересекающих территорию Беларуси, связано с развитием сети объектов обслуживания, архитектурным и информационным обустройством территорий вдоль туристских трасс. Туристская инфраструктура формируется поэтапно, развиваясь по мере увеличения туристских потоков.

Введение. В соответствии с программными документами, определившими перспективы развития туризма в Республике Беларусь, в стране предусматривается формирование современного высокоэффективного и конкурентоспособного туристского комплекса рыночного типа, который обеспечит удовлетворение потребностей отечественных и зарубежных граждан в туристских услугах, внесет существенный вклад в развитие экономики за счет дополнительного спроса на товары и услуги, обеспечит приток иностранной валюты, сохранение и рациональное использование туристских ресурсов, возрождение национальной культуры, традиций, народных промыслов, укрепления национального самосознания, создание более тесных культурных связей между странами [1, 2].

Формирование и развитие туристских коридоров создаст условия для более полного использования имеющихся туристских ресурсов, развития сферы туристских услуг и активизации экономики за счет дополнительного спроса на товары и услуги, увеличит приток иностранной валюты, будет способствовать возрождению народных традиций, ремесел, промыслов, укреплению культурных связей между странами.

Основная часть. Три близкие по значению понятия «туристская трасса», «туристский маршрут» и «туристский коридор» имеют существенные смысловые различия.

Туристские трассы – автомобильные и железные дороги, велосипедные и пешеходные дорожки, конные тропы, водные туристские пути, оборудованные для передвижения туристов, относятся к объектам туристской инфраструктуры.

Туристские маршруты являются тематически выделенными путями следования туристов. Они разрабатываются организаторами туризма и включаются в туристские программы. По одной и той же туристской трассе могут проходить разные туристские маршруты (с разной тематикой, рассчитанные на разный контингент туристов).

Туристские коридоры создаются вдоль туристских трасс и включают транспортные коммуникации, туристами объекты посещения и обслуживания туристов, туристские и рекреационные территории. В пределах одного туристского коридора может находиться несколько расположенных параллельно туристских трасс [3].

Типы туристских коридоров. Туристские коридоры различаются по значимости и интенсивности пассажиропотоков, ценности туристских ресурсов и насыщенности объектами туристско-экскурсионного показа, развитости туристской инфраструктуры.

Выделяют туристские коридоры международного, национального, регионального значения, которые проходят, соответственно, через территории нескольких стран, одной страны или региона и обеспечивают связи между туристскими центрами, объектами и территориями. В качестве примера туристского коридора международного значения можно привести «Белорусский экватор»: Варшава – Минск – Москва; национального значения – Минск –

Припятский национальный парк; регионального значения – Могилев – Мстиславль.

Значимость туристских коридоров взаимосвязана с интенсивностью пассажиропотоков. Пассажиропотоки, проходящие по туристским коридорам международного значения, составляют миллионы пассажиров в год; национального значения – сотни тысяч пассажиров в год; регионального значения – десятки тысяч пассажиров в год.

По ценности туристских ресурсов можно выделить коридоры, включающие: объекты и территории Всемирного историко-культурного наследия; историко-культурные ценности национального значения; туристские объекты и территории регионального и местного значения.

По степени насыщенности объектами туристско-экскурсионного показа можно подразделить туристские коридоры на несколько типов: обладающие высоким туристским потенциалом (более 50 объектов туристско-экскурсионного показа на 100 км туристского коридора); средним туристским потенциалом (от 10 до 50 объектов туристско-экскурсионного показа на 100 км коридора); низким туристским потенциалом (менее 10 объектов туристско-экскурсионного показа на 100 км туристского коридора). В Беларуси высоким туристским потенциалом обладают участки туристских коридоров: Брест – Кобрин; Береза – Ивацевичи; Барановичи – Столбцы; Минск – Смолевичи; Орша – Дубровно; Гродно – Скидель – Щучин – Лида – Ивье; Волковыск – Зельва – Слоним; Слоним – Ружаны – Пружаны; Верхнедвинск – Полоцк – Витебск – Лиозно; Шклов – Могилев – Быхов; Ошмяны – Воложин – Минск.

По степени развитости туристской инфраструктуры можно выделить туристские коридоры: с развитой туристской инфраструктурой (более 10 объектов и/или комплексов обслуживания туристов на 100 км туристского коридора);

с относительно развитой инфраструктурой (от 3 до 10 объектов и/или комплексов обслуживания туристов на 100 км коридора); с мало развитой туристской инфраструктурой (менее 3 объектов и/или комплексов обслуживания туристов на 100 км туристского коридора). При определении степени развитости инфраструктуры туристских коридоров учитываются автозаправочные станции, станции технического обслуживания транспортных средств, гостиницы, кафе, рестораны, пункты быстрого питания, площадки отдыха и другие обособленно расположенные объекты и комплексы обслуживания туристов, расположенные в зоне придорожного обслуживания туристских трасс (на расстоянии до 200 м в обе стороны от дорог).

Задачи формирования и развития туристских коридоров заключаются в следующем:

1. На основании анализа и оценки имеющихся туристских ресурсов и инфраструктуры выделить города и сельские поселения, природные комплексы, которые целесообразно развивать как центры и зоны туризма, ранжировать их по значимости – международного, национального, регионального и местного значения.

2. Разработать предложения по обоснованию границ и зонированию территории туристского коридора с выделением зон: придорожного обслуживания, попутного осмотра туристских достопримечательностей, целевого осмотра туристских достопримечательностей.

3. Разработать предложения по формированию и обустройству автомобильных, железнодорожных, водных, велосипедных, пешеходных туристских трасс в составе туристского коридора.

4. Разработать предложения по размещению и развитию сети объектов и комплексов обслуживания туристов в центрах и зонах туризма, вдоль туристских

трасс.

Руководящими принципами, то есть основополагающими идеями формирования и развития туристских коридоров являются: принцип концентрации функций; принцип разнообразия; принцип пространственной целостности; принцип преемственности.

Принцип концентрации функций заключается в территориально близком размещении по отношению к туристским трассам и основным объектам туристско-экскурсионного показа объектов обслуживания туристов.

Принцип разнообразия предусматривает учет разнообразия интересов, вкусов и склонностей туристов. Туристам должна предоставляться возможность выбора объектов посещения и услуг.

Принцип пространственной целостности заключается в формировании каждой туристской трассы, зоны, комплекса как пространственно целостного градостроительного образования. При этом важно обеспечить своеобразие, индивидуальность их облика.

Принцип преемственности направлен на обеспечение бережного отношения к историко-культурным и природным ценностям при формировании туристских трасс, зон, комплексов. Новые архитектурные сооружения должны гармонично вписываться в сложившуюся среду.

Основные положения формирования и развития туристских коридоров заключаются в следующем:

1. *Создание условий удобной доступности между туристскими трассами и объектами посещения и обслуживания туристов.* Туристские объекты, комплексы, зоны должны иметь удобные автомобильные, велосипедные, пешеходные связи с туристскими трассами, железнодорожными, автобусными, речными вокзалами.

2. *Развитие туристских объектов, комплексов, зон должно вестись с ориентацией на перспективу.* Необходимо учитывать перспективные тенденции

развития индустрии туризма. Строительство новых объектов и модернизация существующих должны осуществляться с ориентацией на новейшие научные и технические достижения.

3. *Каждая туристская трасса, комплекс, зона должны быть индивидуальны.* Индивидуальность облика туристских объектов и территорий характеризуется их оригинальностью, отличием от привычных представлений (пробуждается первичный интерес), разнообразием объемов, пространств (поддерживается устойчивый интерес).

4. *Создание безопасной, комфортной и экологически благоприятной среды.* Безопасность – один из важнейших факторов, влияющих на туристский спрос. Комфортные условия обеспечиваются наличием необходимого оборудования и элементов благоустройства, удобной доступностью объектов массовых посещений. Экологически благоприятная среда характеризуется наличием защитных сооружений от шума и загазованности, создаваемых автомобильным транспортом, зрительного загрязнения, достаточной озеленённостью территории.

5. *Создание гуманной и эмоционально насыщенной среды.* Архитектурное обустройство туристских объектов и территорий должно обеспечивать не только физический, но и психологический комфорт пребывания туристов.

Критерии обоснования границ туристских коридоров:

- включение в границы туристских коридоров объектов и территорий, обладающих туристским потенциалом;
- создание развитой сети объектов обслуживания туристов (объекты отдыха, питания, проживания туристов, технического обслуживания транспортных средств, другие);
- обеспечение удобной доступности объектов посещения и обслуживания туристов;
- обеспечение территориальной це-

лостности градостроительных и природно-ландшафтных комплексов, включаемых в состав туристских коридоров.

Зонирование территории туристских коридоров. В пределах туристских коридоров предусматривается выделение двух зон: зоны придорожного обслуживания и зоны попутного осмотра туристских достопримечательностей.

Зона придорожного обслуживания формируется вдоль путей передвижения туристов (туристских трасс) и включает прилегающие к ним территории. Она предназначена для размещения объектов обслуживания и кратковременного отдыха туристов, других необходимых сооружений и устройств, связанных с обеспечением безопасного движения транспортных средств, пешеходов, велотуристов, защитой придорожных населенных мест от шума и загазованности, создаваемых автомобильным транспортом. К зоне придорожного обслуживания предъявляются особые требования архитектурно-ландшафтной организации территории, направленные на обеспечение безопасного движения транспортных средств, раскрытие живописных видов с дорог на природное окружение, архитектурные объекты.

Вдоль автомобильных дорог, по которым передвигаются туристы, ширину зоны следует принимать по 200 м в обе стороны от дороги, причем это касается автомобильных дорог всех категорий, включая парковые дороги. Ширина зоны придорожного обслуживания обусловлена не столько технической категорией и интенсивностью движения транспорта, сколько потребностью удобного размещения объектов обслуживания и кратковременного отдыха туристов и формирования эстетически выразительной придорожной среды архитектурно-ландшафтными средствами.

При путешествии по железной дороге туристы пользуются, как правило, скорыми поездами дальнего следования или специальными туристскими поездами, которые имеют малое количество остановок. Поэто-

му зона придорожного обслуживания выполняет преимущественно защитные и эстетические функции и может иметь меньшую ширину – по 50 м в обе стороны от магистрали.

Вдоль рек, по которым передвигаются туристы, в границы зоны придорожного обслуживания следует включать русло реки и прибрежные территории шириной по 200 м в обе стороны от уреза воды.

Зона попутного осмотра туристских достопримечательностей предназначена для создания условий удобной доступности туристских достопримечательностей, расположенных вблизи автомагистралей. Удобной можно считать транспортную доступность туристских объектов в пределах 10 минут, что соответствует расстоянию до 15 км по автомобильным дорогам от съезда с автомагистрали до туристского объекта при средней скорости движения 80 км/час.

В зону попутного осмотра туристских достопримечательностей следует также включать: туристские объекты, расположенные на расстоянии до 15 км от железнодорожных станций и речных пристаней, которыми пользуются туристы, автомобильные дороги, велодорожки и пешеходные пути, по которым можно подъехать или подойти к туристским достопримечательностям, придорожные полосы шириной по 100 м в обе стороны от автомобильных дорог, туристские достопримечательности с территориями, на которых размещены объекты обслуживания и отдыха туристов, и территории, на которых такие объекты могут быть размещены. При этом необходимо наличие у железнодорожных станций и речных пристаней транспортных средств, которыми могут пользоваться туристы – рейсовые автобусы, маршрутные такси, пункты проката автомобилей и велосипедов.

Архитектурно-пространственная организация туристских коридоров направлена на решение следующих задач:

- выявление композиционно-пространственных особенностей

территории и гармоничное включение туристских трасс в ландшафт;

- формирование выразительных зрительных картин, которые открываются с туристских трасс в процессе движения;

- защита придорожных населенных мест, сельскохозяйственных угодий, охраняемых природных территорий от шума и загазованности, создаваемых транспортом;

- рациональное размещение объектов и комплексов обслуживания, мест отдыха туристов, видовых площадок;

- создание эффективной информационной среды вдоль туристских трасс.

При проектировании туристских коридоров должны сохраняться ценные природные и культурные элементы ландшафтов, обеспечиваться визуальное раскрытие прилегающих территорий с дороги при движении. При этом необходим дифференцированный подход, учитывающий категории дорог, особенности придорожных ландшафтов, визуально-пространственные качества дорожной среды, скорости движения транспорта.

В районах с живописными ландшафтами целесообразно создание специальных *парковых дорог*. Рекомендуется «вписывать» дороги в ландшафт за счет трассирования их в виде плавной пространственной линии, элементы плана, продольного и поперечного профиля которой гармонично сочетаются между собой и с окружающим ландшафтом. [8].

При прохождении туристских трасс через территории национальных и региональных парков, других охраняемых природных комплексов необходимо обеспечивать возможности безопасного перехода животных через дороги с интенсивным движением транспорта. С этой целью при строительстве мостов через реки должны оставаться проходы под мостами, строиться специальные мосты с земляным покрытием и ограждением над дорогами для перемещения животных.

Важно раскрытие историко-культурного и природного потенциала территории, по которой проходит туристская трасса, путем создание системы визуальной туристской информации, включающей данные о туристских объектах. В систему дорожной информации входят и монументальные художественные произведения, знаки, отмечающие въезды в страну, области, города, другие.

Между городами – центрами туризма целесообразно создание *линейных ландшафтных парков*, включающих пешие и конные тропы, велодорожки, разделенные зелеными защитными полосами и связывают городские и загородные туристские комплексы и зоны.

Линейные ландшафтные парки создаются вдоль туристских трасс и планировочно организуются таким образом, чтобы давать возможность варьировать туристско-экскурсионные маршруты по продолжительности, видам транспорта, тематике.

При создании линейных ландшафтных парков могут использоваться заброшенные железнодорожные ветки, каналы, долины малых рек и ручьев.

Размещение объектов обслуживания туристов. Вдоль туристских трасс важно наличие объектов обслуживания, позволяющих туристам остановиться на отдых и ночлег, питаться, иметь возможность получить дорожную и туристскую информацию, медицинскую и техническую помощь, связаться с родными, органами охраны и поддержания правопорядка, приобрести необходимые в дороге товары и услуги.

Объекты и комплексы обслуживания туристов могут размещаться в городских и сельских поселениях, расположенных вдоль туристских трасс, а также на межселенных территориях.

Рестораны, кафе, пункты быстрого питания, автозаправочные станции относятся к экономически эффективным предприятиям сферы услуг. Они

привлекательны для инвесторов. Регулирование состава и соотношения объектов обслуживания осуществляется по рыночным законам – сохраняются и развиваются те объекты, которые пользуются спросом у туристов.

Наиболее рационально размещение вдоль туристских трасс не обособленных объектов обслуживания, а их группировка в комплексы.

В зависимости от местоположения, градостроительной и природно-ландшафтной ситуации комплексы обслуживания туристов могут существенно различаться по составу зданий и сооружений, оборудования.

Во всех типах комплексов обслуживания туристов следует размещать дорожную и туристскую информацию: маршрутные схемы, указатели, информационные щиты с надписями на русском (белорусском) и английском языках.

Информационное обустройство туристских коридоров. Информационное оборудование размещается в местах скопления посетителей, где люди должны принимать решения, но при этом должны иметь возможность остановиться и прочесть информацию, не создавая препятствия для других.

Туристская маркировка – система специальных условных обозначений и указателей, которые устанавливаются для разметки рекомендуемых туристских маршрутов. Она включает указатели и иные знаки, которые в своих символах, форме, цвете и буквенно-цифровом коде несут необходимую для туриста путевую информацию о направлениях и расстояниях до объектов туристско-экскурсионного осмотра и обслуживания, о местах, предназначенных для привалов, естественных препятствиях и опасных участках, о рекомендуемых или запрещаемых формах поведения туристов на маршруте.

Единообразие маркировки и ее наглядность могут быть обеспечены ограниченным

использованием текстовых знаков и применением единых, понятных для большинства людей, условных обозначений. В качестве основы для многих обозначений следует использовать элементы предупреждающих, запрещающих, предписывающих и указательных дорожных знаков. В любом случае рисунок, символ, образ знака не должен давать возможности разночтения, чтобы, будучи ошибочно понятым туристом, создавать опасные ситуации.

Большое значение имеют эстетические качества туристской маркировки.

Для обозначения нужной туристам информации применяются знаки и указатели.

Выделяются пять групп знаков, несущих туристскую информацию: общая туристская информация; туристское оборудование и услуги; транспортное обслуживание туристов; спортивные и рекреационные занятия; достопримечательности.

Тактичность подачи информации существенно влияет на эффективность туристской маркировки. Запрещающие и предписывающие знаки должны использоваться только в тех местах, где они действительно необходимы и их выполнение может быть проконтролировано. Следует, по возможности, ограничиваться предупреждающими и указательными знаками.

Заключение. Архитектурное и информационное обустройство туристских коридоров помогает создать функционально и эстетически насыщенную среду, необходимую для эффективного развития туризма.

Архитектурное обустройство туристских коридоров направлено на визуальное раскрытие достопримечательностей, обеспечение безопасности путешествующих, создание выразительных архитектурных решений туристских объектов и комплексов в составе туристских коридоров.

Информационное обустройство туристских коридоров обеспечивает туристам представление нужной

информации об объектах на придорожных территориях.

Литература:

1. Закон Республики Беларусь «О туризме», 2007.
2. Закон Республики Беларусь «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Беларусь», 2005.
3. Потаев Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма/ Г. А. Потаев.– Минск: БНТУ, 2010. – 227 с.
4. Орнатский Н.П. Благоустройство автомобильных дорог.– М.: Издательство «Транспорт», 1986. – 136 с.
5. Потаев Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма/ Г. А. Потаев.– Минск: БНТУ, 2010. – 227 с.

6. Бабков В.Ф. Ландшафтное проектирование автомобильных дорог. 2-е изд.- М.: Транспорт, 1980. – 189 с.

7. Нойферт Э. Строительное проектирование. 2-е изд.- М.: Стройиздат, 1991. – 392 с.

8. Сардаров А. С. Архитектура автомобильных дорог. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1993. — 272 с.

ARCHITECTURAL AND INFORMATION STRUCTURES AT THE TOURIST CORRIDORS *Tumashchyk L.B.*

Formation tourist corridors, which are intersect the territory of Belarus, is linked with the development of service object's net, architectural and information provision at the tourist corridors' territories. Tourist infrastructure is formed gradually, evolving with increasing of tourist flows.

Поступила в редакцию 10.03.2013 г.

УДК 711.03 (476)

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПОЗИЦИЯ ЧЕЧЕРСКА В ПЕРИОД КЛАССИЦИЗМА

Чантурия Ю.В.

доктор архитектуры, доцент, профессор, кафедра «Градостроительство» БНТУ

Рассматривается градостроительное развитие Чечерска Могилевской губернии как примечательного образца воплощения классицистической идейности при реконструкции малых городов. На основе пропорционального исследования планировки и анализа восприятия основных сооружений выявляется концепция пространственной композиции города, включающая систему приемов геометризации построения и организации наиболее эффективных зрительных точек, романтизм и традиционность творческого метода и др.

Введение. Одно из важнейших исторических событий второй половины XVIII в. – включение территории современной Беларуси в Российскую империю в итоге раздела Речи Посполитой. Это событие стимулировало развитие экономики, вызвало вовлечение присоединенных регионов в общероссийский рынок, сложение их торговых отношений с другими частями страны. Социально-экономические сдвиги вызвали рост населения и развитие городов. Екатерина II жаловала русским вельможам монастырские и бывшие королевские земли, а также владения, конфискованные у

шляхты. Многие города и местечки перешли в собственность дворян, что повлияло на особенности функциональной организации и композиции поселений.

Регулярная перепланировка городов, отошедших к просвещенным вельможам императорского двора, явилась результатом совместного творчества владельца-заказчика и профессионала-архитектора, проектировавшего застройку имения. Как и во всей империи, создание в белорусских губерниях монументальных градостроительных образований с протяженными просторными проспектами, системами площадей, широким применением осевых композиций и масштабным радикализмом было идейно-стилистически связано с французским классицизмом. Это обусловилось официально поддерживаемой ориентацией на французскую философию эпохи Просвещения, известностью шедевров классицистического градостроения этой страны, обучением в Париже русских архитекторов.