

произошедшими в сфере развития транспорта, экономического уклада, политической жизни;

– установить закономерности трансформации планировочной структуры малых городов.

**FEATURES OF URBAN PLANNING  
PROJECT DEVELOPMENT FOR THE TOWNS  
IN IRAN**

*Mohammad Kashiripoor*

**Belorussian National Technical University**

Urban projects developed for towns in Iran include general documents, detailed and specific plans. Adoption of design decisions on transformation planning and development of towns is complicated by the lack of theoretical researches, which include questions of historical phases and identify patterns of transformation and development planning structure of small towns.

*Поступила в редакцию 17.02.2014 г.*

УДК [621.1/.3:94]:379.83

**ОБЪЕКТЫ ТУРИСТСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, РАЗМЕЩАЕМЫЕ В ЗОНАХ  
ВЛИЯНИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ ФОРТИФИКАЦИОННЫХ СООРУЖЕНИЙ**

**Короза А.И.**

аспирант кафедры «Градостроительство», БНТУ

*Статья посвящена архитектурно-планировочной организации объектов туристской инфраструктуры создаваемой на территории исторических фортификационных сооружений и их ближайшего окружения. Подробно рассматриваются вопросы состава объектов обслуживания различного функционального назначения и их размещения относительно объектов фортификации. Отдельное внимание уделено условиям сохранности исторических фортификаций.*

*Введение.* Фортификационные сооружения, сохранившиеся на территории Беларуси, являются частью мирового историко-культурного наследия и заслуживают сохранения и включения в сферу культурного туризма.

Туристский потенциал исторических фортификаций складывается из их исторической ценности (связи с важными историческими событиями или именами выдающихся людей), степени сохранности, транспортной доступности. Однако, как показывает отечественная и зарубежная практика использования фортификационного наследия в качестве объектов туризма, туристская аттрактивность памятника резко возрастает с появлением и развитием на его основе или в непосредственной близости объектов туристской инфраструктуры. Однако, как бы не была привлекательна туристская инфраструктура, главными объектами посещения должны оставаться исторические памят-

ники. При привлечении к ним внимания туристов необходимо гарантировать их полную сохранность и достоверность исторической среды. Вот почему так важно соблюдать научно обоснованные требования к градостроительной и архитектурно-планировочной организации объектов туристской инфраструктуры создаваемой на основе исторических фортификационных сооружений.

*Основная часть.* Историческое фортификационное сооружение вместе с объектами туристской инфраструктуры, создаваемой на его основе и в зоне его влияния, образуют туристский комплекс.

Объекты туристской инфраструктуры должны быть разнообразны по составу и предоставлять туристам полный комплекс необходимых услуг.

Состав и площади помещений объектов обслуживания туристов принимаются в зависимости от функционального назначения и величины туристского комплекса, значимости фортификационного сооружения и особенностей его исторического развития.

В состав объектов туристской инфраструктуры входят: музейно-экспозиционные здания и помещения, объекты торговли, питания, проживания, развлечения, информационного обеспечения, научно-методические и админи-

стративные. Ко всем группам объектов инфраструктуры предъявляются различные требования их размещения (расположения) и вместимости.

Объекты музейно-экспозиционного обслуживания: музейные залы и площадки под открытым небом, панорамы и диорамы, выставочные залы, археологические раскопы и пр. и обслуживающие их помещения экскурсионных бюро, кассы, помещения сотрудников – являются основными для культурно-познавательных комплексов. При этом фортификационные сооружения не только вмещают экспозиционные залы, но и сами являются объектами экскурсионного показа. Площадь объектов данной группы зависит от объёма планируемой экспозиции и в дальнейшем определяет пропускную способность всего комплекса.

Объекты торговли – продажи сувениров, печатной продукции, изделий народных мастеров и ремесленников, местных художников – являются неотъемлемой частью туристского комплекса любого профиля. Они не только позволяют увеличить доходы от туристского использования исторического фортификационного сооружения, но и позволяют посетителям испытать положительные эмоции даже через длительное время после окончания поездки, проявить заботу о близких людях, не имеющих возможность разделить с ними радость поездки. Сувениры и печатная продукция, купленная в подарок, становится своего рода рекламой не только конкретного туристского комплекса, но и страны в целом. Павильоны по продаже сувениров, буклетов и пр. размещаются в местах массового скопления туристов: на входах и выходах в туристский комплекс, в местах сбора туристских групп, ожидания, и у основных объектов посещения.

Объекты питания – являются одними из основных объектов туристской инфраструктуры. Учреждения общественного питания должны учитывать возможности различных слоёв населения (от иностранных туристов и правительственных

делегаций до местных школьников). В крупных туристских комплексах и комплексах основанных на памятниках фортификации международного и национального значения необходимо предусматривать разнообразные объекты питания: рестораны (в т.ч. и национальной кухни), кафе, пункты быстрого питания. Их общая вместимость (количество посадочных мест) должна обеспечивать 100% расчётного единовременного количества посетителей туристского комплекса (с учётом коэффициента сменности в объектах питания). В туристских комплексах, расположенных в крупных населённых пунктах, вместимость ресторанов и кафе рекомендуется увеличить на 30% для местных жителей. Размещаться объекты питания могут в помещениях исторического фортификационного сооружения (если функция приёма пищи была предусмотрена исторически (например: замки) или в новых зданиях. При размещении ресторанов и кафе в объёме исторического памятника должен соблюдаться необходимый температурно-влажностный режим, инженерные сети и коммуникации должны прокладываться скрытым образом, не нарушая внешний облик памятника. Обеденные залы следует оформлять в стиле исторической эпохи возведения (функционирования) памятника фортификации. Объекты питания в новых зданиях размещаются в границах туристского комплекса на расстоянии до 500 метров (10-ти минутная пешеходная доступность). Объекты проживания: гостиницы (разной вместимости и категории), хостелы, площадки для размещения мобильного жилья являются дополнительными объектами туристской инфраструктуры в культурно-познавательных и культурно-развлекательных комплексах. Они проектируются в комплексах длительного пребывания (более суток) и в комплексах, предназначенных для событийного туризма (проведения фестивалей исторических реконструкций, ярмарок и пр.) Объекты проживания рекомендуется размещать в исторических

фортификационных сооружениях, где функция проживания была предусмотрена изначально. При этом рекомендуется принимать небольшую вместимость гостиниц – 4-20 номеров. При новом строительстве гостиниц в туристских комплексах, формируемых на основе исторических фортификационных сооружений, их рекомендуется размещать в радиусе 500-1000 м. от памятника фортификации из расчёта 600-800 мест на 1000 посетителей.

Объекты транспортного обслуживания являются необходимым компонентом любого туристского комплекса и включают: автостоянки (в т.ч. и охраняемые), пункты проката и стоянки велосипедов и внутреннего транспорта (сигвеев, электрокары и пр.), стоянки для персонала, стоянки для правительственных делегаций и VIP-персон. Автостоянки необходимо организовывать у въезда на территорию туристского комплекса. Парковочные места должны быть предусмотрены как для индивидуальных транспортных средств, так и для экскурсионных автобусов всех приезжающих. Площадь автостоянок определяется исходя из габаритов, возможности проезда и разворота транспорта. Площадка для размещения одного туристского автобуса – 3,5x15 м, для 1 легкового автомобиля – 2,5x5 м. При невозможности организовать стоянку туристских автобусов в радиусе пешеходной доступности возможно устройство площадок для посадки и высадки туристов и размещение стоянки туристских автобусов в радиусе 5 км (10-минутная транспортная доступность). На стоянках личного транспорта туристов предусматриваются места для инвалидов из расчёта 4% от общего количества парковочных мест. Ширина парковочного места для автомобилей инвалида должна быть не менее 3,5 м. Предпочтительней создание нескольких автостоянок небольшой вместительности, чем одной большой. Расстояние пешеходных подходов от автостоянок до главных объектов посещения от 100 до 500 м. На подъездных путях и

внутренних проездах (в туристских комплексах занимающих обширную территорию) проектируются велодорожки. У основных входов в туристский комплекс и на его территории у мест наибольшего скопления туристов должны быть предусмотрены велостоянки.

В туристских комплексах занимающих значительную территорию желательно предусматривать прокат велосипедов, сигвеев, электрокаров и пр. Стоянки для них должны быть не только при въезде, но и у основных объектов, посещаемых туристами.

Культурно-развлекательные объекты: видеозалы, площадки для массовых мероприятий (парадов, исторических реконструкций, народных гуляний и пр.), концертные залы и площадки, тир – значительно повышают туристский потенциал исторического фортификационного сооружения, позволяют сделать его посещение более насыщенным, разнообразным, получить положительные эмоции. Проводимые развлекательные мероприятия должны быть тематическими, должны дополнять экскурсионное обслуживание, позволяя посетителям проникнуться духом освещаемой эпохи, почувствовать «на себе» исторические события. Площадки для массовых мероприятий должны размещаться в непосредственной близости к историческим объектам, которые будут служить фоном для проводимых мероприятий (особенно это важно для реконструкции исторических событий). Однако объекты массовых развлечений не должны препятствовать осмотру исторического сооружения, и проходу в экспозиционную зону. При размещении площадок для проведения массовых мероприятий предусматриваются открытые территории для размещения мобильных объектов питания, туалетов и других объектов обслуживания, которые необходимы при большом скоплении туристов. При размещении объектов массового посещения на территории исторических фортификационных сооружений необходимо созда-

вать развитую дорожно-тропиночную сеть, учитывающую высокие антропогенные нагрузки на исторический ландшафт (до 3000 чел/га).

Научно-методические объекты являются туристской инфраструктурой не только для культурно-познавательных, но и культурно-развлекательных комплексов и могут включать: библиотеки, медиатеки, методические кабинеты, кабинеты научных сотрудников, архивы, конференц-залы, лекционные залы, комнаты для занятий исторических клубов. Объекты туристской инфраструктуры данной группы целесообразно размещать в пригодных для этого помещениях исторических фортификационных сооружений имеющих достаточную площадь. При необходимости нового строительства здания должны располагаться в 10-15 минутной пешеходной доступности (500-700 м).

Так как любое путешествие связано с затратами денежных средств объекты финансового обслуживания – желательный элемент туристского комплекса с развитой инфраструктурой. Данная группа включает банкоматы, денежные терминалы, пункты обмена валют. Их рекомендуется размещать в непосредственной близости от главных входов в туристский комплекс, у объектов питания и продажи сувениров. Объекты информационного обслуживания туристов включают справочные бюро, информационные стенды, указатели направления движения. Они не требуют большой территории и могут группироваться с другими объектами. Информационные стенды, схемы движения на территории комплекса, туристских маршрутов и пр. должны размещаться на основных подъездах (подходах) к туристскому комплексу, на его территории по пути следования наибольших туристских потоков, у основных объектов посещения.

Объекты организации туризма включают экскурсионные бюро, представительства туристических фирм, бюро по бронированию и продаже гостиничных

номеров, билетов внешнего транспорта. Данные объекты рекомендуется предусматривать для крупных туристских комплексов (700-1000 чел/сут). Размещать их следует в фойе гостиницы (при её наличии), у главного въезда на территорию комплекса.

Пункты охраны правопорядка и оказания медицинской помощи предусматриваются в крупных туристских комплексах на расстоянии 70-100 м от объектов массового посещения туристов.

Объекты бытового обслуживания могут включать ремонтные мастерски, салоны красоты, пункты проката и пр. Их рекомендуется предусматривать не далее 1000 м от туристских комплексов, расположенных в населённых пунктах при возможности их использования местным населением.

Все объекты посещаемые туристами должны быть доступны для людей с ограниченными физическими возможностями. К данной категории лиц относятся престарелые, больные, взрослые с детскими колясками, инвалиды, в том числе слепые и передвигающиеся на креслах-колясках. По всему пути следования туристов от стоянок, остановок общественного транспорта, где имеются перепады высот, проектируются пандусы необходимых габаритов и уклонов для передвижения инвалидов-колясочников. На входах во все здания закладываются индивидуальные подъёмники или пандусы.

При разработке проектов туристских комплексов на основе исторических фортификационных сооружений необходимо предусматривать резервные территории для роста комплекса, насыщения новыми объектами туристской инфраструктуры.

При создании объектов туристской инфраструктуры в зоне влияния исторических фортификационных сооружений в основе должен стоять принцип сохранности объекта историко-культурного наследия. Сохраняться должны не только памятники фортификации, но и исторический ландшафт, их природное окружение,

градостроительные связи с окружающей их застройкой или природной средой. В процессе подготовки исторических фортификаций к культурно-туристскому использованию важно выявить и максимально сохранить все исторические напластования. Приспосабливая под новые функции исторические сооружения, необходимо следить за поддержанием температурно-влажностного режима в памятнике, воздухопроницаемости отделочных материалов.

Для визуально-эстетического восприятия туристского комплекса, создаваемого на основе исторических фортификаций, все новые здания, сооружения и элементы инфраструктуры должны быть согласованы по масштабу с историческими, соответствовать общей стилистике, духу памятника. При этом ошибочно подражать историческим памятникам или полностью их копировать. Новое здание должно быть современным, однако гармонично вписываться в историческую среду.

*Заключение.* Выдвинутые в ходе проведенного исследования рекомендации к составу, размещению, внешнему виду объектов туристской инфраструктуры позволят в значительной степени повысить туристский потенциал исторических фортификационных сооружений Беларуси. При этом особое внимание уделяется

вопросам сохранности исторических памятников и их окружения.

*Литература.*

Потаев, Г.А. Рекреационные ландшафты: охрана и формирование. – Мн.: Университетская, 1996. – 160 с.

Потаев Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма / Г.А. Потаев. – Минск: БНТУ, 2010. – 227 с.

Стратегия устойчивого развития туризма в Беларуси. / В. Ивлиев, Л. Баскакова, С. Сахарова. // Архитектура и строительство. - 2003. - №7.

Биржаков М.Б. Введение в туризм: Учеб. 7-е изд., перераб. и доп. СПб.: Невский Фонд; Герда, 2005. 448 с.

Виноградова М.В., Мазаева Н.П. и др. Основы стратегического планирования развития инфраструктуры регионального туристского комплекса. М.: Маркетинг, 2006. 98 с.

**OBJECTS OF TOURISM  
INFRASTRUCTURE, HOSTED IN THE ZONES  
OF INFLUENCE OF HISTORIC  
FORTIFICATIONS**

*Karozha Anna*

**Belorussian National Technical University**

Objects of tourism infrastructure, which are situated in areas of influence of historical fortification constructions.

This article is devoted to architectural and planning organization of objects of tourism infrastructure, which are created on the territory of historical fortification constructions and their entourage. The questions of composition of service objects of different function appointment and their location relative placement of fortification's objects are considered in details. Special attention is paid to conditions of safety of historical fortifications.

*Поступила в редакцию 3.02.2014 г.*

УДК 711.01

**СИСТЕМА ГОРОДСКИХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ**

**Потаев Г.А.**

доктор архитектуры, профессор, заведующий кафедрой «Градостроительство», БНТУ

*Рассмотрены условия и предпосылки формирования системы городских общественных пространств, которые являются местами концентрации притягательных для людей функций, центрами общественной активности и выполняют важную коммуникативную и структуроформирующую роль в городах.*

*Введение.* В современном градостроительстве усиливается значимость общественных пространств. Общественное пространство (public space) – пространство общественного использования, оди-

наково доступное для всех жителей города.

Выделяются общественные пространства в помещениях – разнообразные культурные, зрелищные, развлекательные, торговые, обслуживающие объекты и комплексы, центры социальной поддержки, подростковые и женские клубы, другие объекты общего пользования, доступные для всех желающих, и общественные пространства открытые, нахо-

дящиеся на открытом воздухе – площади, пешеходные улицы, парки, скверы, бульвары, др.

По значимости в планировочной структуре городов выделяются: главные общественные пространства, имеющие общегородское значение (главные площади и улицы городов, парки городского значения) и рядовые общественные пространства, входящие в состав городских районов и комплексов (площади, улицы, парки районного значения, малые сады и т. п.).

*Основная часть.* В систему общественных пространств города входят:

общественные центры городского, районного, местного значения, обще-

ственные пространства в исторических районах городов, пешеходные пути и зоны, парки, малые сады.

**Общественные пространства в центрах городов.** Разнообразие видов деятельности, которые реализуются на территории общественных центров, предопределяет потребность в создании разнообразных пространств, соответствующих выполняемым ими функциям. В составе общественных центров формируются пространства разной величины, функционального назначения, ориентированные на разный состав пользователей (таблица 1) [1, 2].

Таблица 1 – Взаимосвязанное размещение открытых общественных пространств и объектов разного функционального назначения в составе общественных центров

Объекты разного функционального назначения в составе общественных центров	Открытые общественные пространства
Культурные, зрелищные, развлекательные объекты	Площадь, аванплощадь с прилегающими ландшафтно-рекреационными территориями
Объекты торговли, общественного обслуживания	Площадь, пешеходная улица с прилегающими ландшафтно-рекреационными территориями
Объекты управления, финансово-деловые	Площадь, аванплощадь, курдонер
Туристские, мемориальные, историко-культурные объекты	Площадь, улица, парк, сквер, бульвар, набережная
Места проведения массовых мероприятий (празднеств, народных гуляний и др.)	Площадь, система площадей с прилегающими ландшафтно-рекреационными территориями
Места кратковременного отдыха	Парк, малый сад

Существенно различаются пространства для уединения или массовых посещений, сакральные или светские. Для разных видов пространств применяются разные приемы их композиционной организации. При этом важно установление границ разных типов пространств. Границы выделяются на основании физических характеристик (планировочные параметры, плотность и этажность застройки и др.), а также психологических критериев (сложившиеся традиции и обычаи, разделение светских и сакральных пространств, др.). Границы должны быть четко зафиксированы, чтобы не было «ничейных» участков, что может создавать конфликтные ситуации.

Общественные пространства должны быть узнаваемы, обладать индивидуальностью.

**Торговые улицы.** На территории общественных центров создаются торговые улицы. Это давняя традиция, которая одинаково удобна горожанам и владельцам магазинов. Торговые улицы активно посещаются, поэтому наиболее целесообразно делать их пешеходными. Обычно они дублируются улицами с общественным транспортом, что обеспечивает их удобную доступность для горожан.

Разновидностью пешеходных торговых улиц являются *торговые пассажи*. Первый «пассаж» с остекленным покрытием, защищавшим посетителей от непогоды – галери де Буа был построен в Париже в 1781 г. и имел огромный успех.

В течение нескольких десятилетий подобные объекты были построены во всех европейских странах. Одним из наиболее масштабных предложений по использованию пассажа в качестве градостроительного элемента был проект города-сада Э. Говарда (1898 г.), где пассаж в виде кольца окружал центральный городской парк.

Строительство пассажей продемонстрировало не только важность созда-

ния непрерывных, функционально насыщенных пешеходных пространств в городах, но и возможности обновления городской среды за счет введения новых элементов в сложившуюся застройку. И сегодня пассажи, сохранившиеся во многих городах, функционируют столь же активно, как и прежде.

Прием устройства над улицами остекленных перекрытий применяется и в современном градостроительстве. В историческом центре Гамбурге создана система, состоящая из семи взаимосвязанных пассажей общей длиной более 1 км, пронизывающая центральные кварталы города и возродившая ее традиционную торгово-общественную функцию. Самым крупным из гамбургских пассажей является «Ганзафиртель», задуманный не только как торговый центр, но и как коммуникационное общественное пространство, обеспечивающее, подобно пассажирам XIX века, кратчайшие связи между центральными улицами. Удобные пешеходные пути под остекленными сводами действуют круглосуточно, независимо от работы учреждений и предприятий.

**Пешеходные зоны.** В наиболее многолюдных местах общественных центров создаются пешеходные зоны. Высокая градостроительная значимость территорий общественных центров, уникальная, как правило, застройка определяют повышенные требования к качественным характеристикам формируемой пространственной среды.

В составе пешеходных зон общественных центров размещаются торговые киоски, кабины интернет-связи, велостоянки и другое функциональное оборудование, детские игровые площадки, информационное оборудование (маршрутные схемы, информационные щиты, табло, стенды, указатели и др.), места кратковременного отдыха с зелеными насаждениями, водными устройствами, общественные туалеты.

**Общественные пространства в исторических районах городов.** В исторических районах городов сосредоточены памятники архитектуры, истории, культуры, места, связанные с важными историческими событиями и личностями, музеи, художественные галереи.

Историко-культурное наследие – важный компонент городской среды. Память о прошлом способствует духовному обогащению людей, воспитывает уважение к истории и традициям.

Исторические районы городов притягательны как для жителей города, так и для туристов. В них формируются *культурно-туристские зоны*, в которых проводится не только реставрация и туристско-экскурсионный показ памятников истории и культуры, реабилитация рядовой исторической застройки, они включаются в жизнь современного города как зоны активного использования.

Развитие туристских функций в исторических районах городов связано с созданием инфраструктуры обслуживания туристов, включающей места проживания (гостиницы, апартаменты, квартиры для туристов), питания (рестораны, кафе, пункты быстрого питания), общественного обслуживания (торговля сувенирами, справочно-информационное обслуживание туристов, бытовые услуги, др.), места развлечений и проведения досуга (театры, киноконцертные залы, др.).

В составе культурно-туристских зон выделяются объекты массовых посещений. Вокруг них формируются наиболее значимые в композиционном отношении открытые пространства, к которым предъявляются повышенные требования архитектурно-художественной организации. Это же относится к пространствам, предназначенным для проведения празднеств, народных гуляний, других массовых мероприятий [3].

**Туристские площади.** Городские площади традиционно были местами общения, проведения массовых мероприятий. С развитием туризма возрож-

даются многие исторические функции площадей – проведение ярмарок, карнавалов, других красочных мероприятий, привлекательных для гостей города. Причем празднично-карнавальная атмосфера создается не эпизодически, как когда-то, а поддерживается постоянно – в течение туристского сезона, а при наличии туристов – круглый год. С утра до поздней ночи на площадях в городах – центрах туризма идет торговля сувенирами, изделиями народных мастеров, работают рестораны и кафе, устаиваются концерты. Публику развлекают жонглеры, музыканты, факиры, проводятся конкурсы.

Проведение ярмарок на городских площадях – давняя традиция. Первоначально были воскресные базары, на которые съезжались жители близлежащих поселений, чтобы купить то, что не производилось дома, продать свои товары. Потом стали проводиться ярмарки, собиравшие жителей не только ближних, но и дальних поселений. Часть из них стали традиционными. Выставочная деятельность стала перманентной: смена экспозиций обеспечивает приток новых посетителей.

Для усиления эмоционального воздействия, для того, чтобы турист «ощутил дух истории», устраиваются костюмированные представления, воссоздающие исторические события. Экскурсоводы во многих исторических городах одеваются в наряды той эпохи, о которой они рассказывают туристам.

Исторические площади имеют, как правило, небольшие размеры. Соответственно, места для удобного размещения объектов обслуживания туристов ограничены. Поэтому используется не только пространство площади и выходящей на нее застройки, но и прилегающих улиц.

**Туристские улицы.** В культурно-туристских зонах создаются пешеходные улицы, по которым обеспечиваются подходы к главным объектам притяжения туристов. Вдоль туристских улиц с



оживленным пешеходным движением размещаются объекты обслуживания туристов. Они выполняют роль планировочных осей культурно-туристских зон.

При проектировании туристских улиц необходимо комплексно решать задачи: удобной доступности притягательных для туристов объектов; рационального размещения объектов обслуживания и озелененных мест кратковременного отдыха; создания выразительного облика и художественного образа каждой улицы.

Наиболее благоприятные условия для формирования туристских улиц имеют традиционные торговые улицы. На них легко переориентировать имеющиеся объекты торговли и обслуживания на потребности туристов.

Здания производственного назначения также могут быть перепрофилированы под объекты обслуживания туристов и в них может быть организована демонстрация интересных для туристов традиционных промышленных и ремесленных производств.

Вдоль рек, каналов, озер и водохранилищ на территории туристских комплексов рекомендуется создавать набережные с озелененными местами отдыха, кафе, ресторанами, другими объектами проведения досуга туристов [4].

**Парки как общественные пространства.** Значимость парков как общественных пространств отчетливо проявилась в планировке городов США в XIX в.: в центре городской территории размещался парк. Общественный парк соответствовал демократической идеологии в качестве главного композиционно-планировочного элемента города и противопоставлялся европейским городам, центрами которых были замки и дворцы суверенов. Одним из таких парков является Центральный парк в Нью-Йорке площадью 300 га (1857 г., проект Олмстеда-старшего), активно посещаемый горожанами. Пар-

ки в крупнейших городах настолько популярны как общественные пространства, что зеленые насаждения в некоторых парках приходится огораживать, защищая от людей.

Народные парки как места массовых посещений и проведения досуга горожан получили широкое распространение в Европе в конце XIX – начале XX вв. В СССР самым распространенным типом парков были парки культуры и отдыха, которые рассматривались и как озелененные пространства, и как места проведения культурно-массовых мероприятий.

Для современных городов значимость парков как общественных пространств также велика. В парках устраиваются народные гуляния, концерты, выставки, спортивные соревнования.

**Малые сады как общественные пространства.** Малые сады, площадью от нескольких десятков квадратных метров до нескольких гектаров, получили широкое распространение в городах. Они размещаются на свободных от застройки участках вблизи объектов массовых посещений и вдоль основных пешеходных путей и используются как места кратковременного отдыха.

Учитывая, что малые сады являются широко распространенным видом общественных пространств, важно обеспечивать индивидуальность их пространственных решений при рациональной планировочной организации.

Небольшие пространства малых садов удобны для экспериментов. В современной градостроительной практике и получили распространение новые виды малых садов:

- кинетические сады, пространственная композиция которых, создается из элементов, находящихся в движении, например, движущихся скульптур, текущей или фонтанирующей воды, колышущегося на ветру тростника и т. п.;

- сады-инсталляции, которые создаются на короткий промежуток

времени по принципу театральных декораций, на фоне которых разыгрывается некое действие;

- сады-артефакты – произведения искусства, несущие знаковое или символическое содержание;

- сады из искусственных материалов, в которых нет зеленых насаждений, а пространственная композиция создается из металлических, стеклянных, керамических или других искусственных материалов [5, 6].

#### **Пешеходные и транспортные связи с общественными пространствами.**

Общественные пространства городов должны быть удобно связаны между собой и с мессами проживания, работы, отдыха населения. Для этого используются линейные (ленточные) парки, пешеходные улицы, бульвары, набережные, транспортно-пешеходные улицы, вело-сипедные пути.

*Заключение.* Общественные пространства – это центры общественной активности, места концентрации притягательных для людей функций.

При разработке проектов планировки городов и городских районов важно формировать целостную и взаимосвязанную систему общественных пространств города, которая обычно строится как линейно-узловая система с узловыми элементами (общественные центры, площади, туристские зоны, парки и т. п.) и линейными связями

(пешеходные улицы, бульвары, линейные парки и т. п.).

#### *Литература:*

1. Потаев Г.А. Градостроительство. Теория и практика: учебное пособие / Г.А. Потаев. – М.: ФОРУМ; ИНФРА-М, 2014. – 432 с.: цв. ил. – (Высшее образование. Бакалавриат).

2. Краткий справочник архитектора: Ландшафтная архитектура / под ред. И.Д. Родичкина. – Киев: Будівельник, 1990. – 336 с.

3. Потаев, Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма. / Г.А. Потаев. – Минск: БНТУ, 2010. – 226 с.

4. Потаев, Г.А. Планировка, застройка и благоустройство городов – центров туризма: пособие проектировщику / Г.А. Потаев, Г.Р. Потаева. – Минск: «Минсктиппроект», 2011. – 204 с.: ил.

5. Архитектурно-ландшафтный дизайн: теория и практика: учебное пособие / под общ. ред. Г.А. Потаева. – М.: ФОРУМ; ИНФРА-М, 2013. – 320 с.: цв. ил. – (Высшее образование. Бакалавриат).

6. Забелина Е. Поиск новых форм в ландшафтной архитектуре. – М.: Архитектура-С, 2005. – 160 с.

#### **URBAN PUBLIC SPACES NETWORK**

*Potaev George*

**Belorussian National Technical University**

We have reviewed background and forming conditions of urban public spaces network that are places of concentration of attractive to people functions, public activities centres and fulfill an important communicative and structure forming role in cities.

*Поступила в редакцию 3.02.2014 г*

УДК 711.581

### **ПРИЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ БЕСТРАНСПОРТНЫХ ПРОСТРАНСТВ В ЖИЛЫХ ОБРАЗОВАНИЯХ**

**Рачкевич Т.Е., Протасова Ю.А.**

старший преподаватель кафедры «Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции»

кандидат архитектуры, доцент, доцент кафедры «Градостроительство»

*Отечественный опыт организации бестранспортных пространств жилых образований начинается со второй половины двадцатого века, когда массовое строительство развивалось особо быстрыми темпами. На основании анализа практики проектирования жилых планировочных элементов выявлены возможные решения организации бестранспортных про-*

*странств, а так же основные тенденции в практике разделения пешеходного и автомобильного движения.*

*Введение.* В отечественной практике с появлением микрорайонов проблема создания бестранспортных пространств являлась одной из самых актуальных. В своих работах советские архитекторы разделяли транспортные и пеше-