

Планировочная организация Тебриза в XVIII-XIX вв.

Шкроллахи Б.

Белорусский национальный технический университет

В первой половине XIX в. город Тебриз являлся самым крупным поселением Иранского Азербайджана. Город разместился на обширной равнине, которая с юга и северо-востока фланкировалась горными кряжами. Планировочная структура Тебриза принадлежала к нерегулярному типу средневекового происхождения. В целом город имел неправильную, близкую к овальной, конфигурацию. Внутри, посередине овала находился укрепленный оборонительной системой район, значительный по территории и почти круглый в плане. Вокруг него широким непрерывным поясом проходило кольцо “стратегических” открытых пространств. От этого планировочного ядра по всем направлениям радиально расходились основные и второстепенные коммуникации. Существовали здесь и поперечные улицы, что определяло систему улиц за пределами крепости как веерно-дуговую.

Некоторые особенности планировочной структуры в границах пояса укреплений заключались в следующем:

1. Планировка в целом являлась прямоугольно-прямолинейной тупиковой в северной части, или половине круга и перекрестной тупиковой в южной части.
2. В условиях нерегулярной структуры сформировались коммуникации городского значения – пересекающиеся широтный и меридиональный диаметры укрепленной территории, соединяющие между собой основные городские ворота.
3. В западной части крепости образовалась радиальная уличная сеть с геометрическим центром в виде площади.
4. Вдоль меридионального диаметра сложился огромный градостроительный комплекс общегородского центра, включавший торгово-культурный центр и цитадель на юге крепости.

Реконструкция городских площадей в зарубежном градостроительстве

Протасова Ю. А., Рачкевич Т.Е.

Белорусский национальный технический университет

Понятие «площадь» на протяжении многих веков менялось. В разные эпохи слово площадь обозначало разные понятия: агора, форум, пияцца, площадь и др. Однако первоначальное значение этого слова – пространство для общения.

Площадь всегда была «общественным пространством», местом проведения религиозных шествий, торговли, народных собраний, боев гладиаторов, празднеств, прогулок, военных парадов и др. В настоящее время с увеличением функциональных нагрузок и транспортных потоков площади превращаются в транспортные развязки.

В современном зарубежном градостроительстве площадь рассматривается как «комплексное, многофункциональное явление, компоненты которого (транспорт, пешеходы, высотные здания) образуют единое целое» /А. Невзоров/. При формировании и реконструкции площадей проектируются не только необходимые для функционирования площади общественные объекты, паркинги, но и пространства для общения людей.

При реконструкции площадей возводятся новые здания, уплотняются и насыщаются пешеходные пространства. Примерами такой реконструкции являются площадь перед Мезон-Карре в Неме (строительство современной художественной галереи), центральная площадь перед собором в Ульме (строительство музея), площадь Эрнста Тельмана в Москве (строительство торгового центра) и др.

Другой вариант реконструкции площадей – размещение в подземном уровне крупных общественных торговых центров (например, Манежная площадь в Москве, площадь Независимости в Киеве, площадь Независимости в Минске), тем самым пешеходное и транспортное движение изолируется друг от друга.

Наиболее простой вариант, когда при реконструкции под пространством площади располагают систему подземных парковок.

В современных городах формируются новые интересные по организации и архитектуре площади, где чаще всего используется разноуровневая организация пешеходно-транспортных потоков.