

Литература

1. Национальная программа развития туризма Республики Беларусь на 2001-2005 годы. – Минск: Министерство спорта и туризма Республики Беларусь, ИЭ НАН Беларуси. – 2001. – 66 с.

2. Национальная программа развития туризма Республики Беларусь на 2005-2010 годы. – Минск: Министерство спорта и туризма Республики Беларусь. – 2005. – 30 с.

3. Потаев Г.А. Приоритеты развития туризма в Республике Беларусь в XXI веке // Туризм: практика, проблемы, перспективы: материалы Межд. науч.-практ. конф. / Мин-во образован. Респ. Беларусь, Мин-во спорта и туризма Респ. Беларусь. – Минск, 2001. – С. 89-92.

4. Потаева Г.Р. Аппрагивность туристских объектов // Архитектура и строительство. – 2003. – № 3. – С. 40-41.

5. Градостроительство и территориальная планировка: понятийно-терминологический словарь / редкол. Г.А. Потаев (отв. ред.), И.А. Иодо, К.К. Хачатрянц, А.И. Ничкасов – Минск: Минсктипроект, 1999. – 192 с.

Potaev G., Potaeva G.

KONCEPTION OF URBAN PLANNING OF TOURISM AIMS IN MINSK

Urban planning of tourism aims to find locations and planning parameters of tourist zones, centres and routes and its connection to general locations and development strategies of public centres, residential, industrial and recreational areas. Minsk has the resources for development of educational, cultural, recreational, business, sport and other types of tourism. Proposed is a 'bunch' type of locating tourist centres, that separates touristy and residential areas.

УДК 711.553

Степура М.Г.

ХАРАКТЕРНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ОБЩЕСТВЕННЫХ ЦЕНТРОВ

Рассмотрены этапы развития и современные тенденции формирования транспортно-общественных центров. Дан анализ примеров транспортно-общественных центров, в которых впервые были применены принципиально новые архитектурно-пространственные и технические решения, позволившие говорить о новом этапе развития транспортного узла – включении в его состав дополнительных общественных функций. Рассмотрены примеры оказания существенного влияния на дальнейшее проектирование подобных объектов. Проанализированы собственные центры и примеры реконструкции территорий, прилегающих к транспортным узлам и магистралям. Выявлены тенденции формирования транспортно-общественных центров на современном этапе.

Введение. Интенсивное транспортное движение – характерная особенность современных городов. Транспортные пути формируют городскую структуру – планировочный каркас города, вдоль которого осуществляется наиболее интенсивное освоение городских территорий. В узлах каркаса, на пересечении транспортных магистралей формируются транспортно-пересадочные узлы, которые в свою очередь дополняются общественными объектами и становятся фокусами городской активности. Транспортно-пересадочные узлы преобразуются в транспортно-общественные центры – многофункциональные комплексы, объединяющие объекты транспортной инфраструктуры и общественного обслуживания.

Основная часть. Транспортно-общественные центры появились во второй половине XX века в связи с увеличением пассажирских перевозок и повышением значимости транспорта для эф-

фективного функционирования крупных городов. Вопросы формирования и развития транспортно-общественных центров рассмотрены в работах ряда авторов [3 – 5 и др.], однако большинство этих работ опубликовано в 1980-е годы и не учитывают новые тенденции развития, которые представляют особый интерес для современной градостроительной практики.

Развитие общественных функций в составе транспортного узла – японская модель. Первые транспортно - общественные центры появились в Японии в 1960-х годах в период разукрупнения и приватизации единой государственной железнодорожной компании - монополиста. Новые частные компании приняли решение о предоставлении пассажирам дополнительных услуг: на железнодорожных вокзалах сначала появились многочисленные магазины и предприятия общественного питания, а позже – пристанционные гостиницы, станции собственных автобусных линий, службы такси и др. Такое решение позволило компаниям, которые управляют японскими вокзалами, не только получать дополнительные доходы, даже более высокие, чем от деятельности, непосредственно связанной с перевозками, но и обеспечить занятость персонала, сокращаемого в других секторах.

В 1960-х годах частная компания построила на станции Умеда в Осаке деловой центр, в составе которого было первое в городе высотное

здание для размещения офисов, а также ряд магазинов и предприятий бытового обслуживания. В результате станция превратилась в крупный центр деловой активности, включающий более 300 магазинов, десятки ресторанов и кафе, театр, банки, стоянку на 600 автомобилей и даже искусственный крытый водоем, что создало благоприятные условия не только для покупок, но и для развлечений, отдыха. Комплекс такого масштаба на железнодорожной станции стал первым в мире. Никогда ранее территория и здания, входящие в состав транспортного центра, не использовались столь эффективно.

Аналогичные комплексы были построены во многих городах Японии.

Соединение транспортной и общественной функций – европейская модель. Первый европейский транспортно-общественный центр появился в Швеции. В 1989 году в ходе реконструкции железнодорожной станции Стокгольм-Центральный к ней был пристроен многофункциональный общественный центр с автобусным вокзалом (арх. Б. Ахлквист, Р. Ерскин, А. Тенгбом и др.).

Стокгольмским транспортно - общественным центром пользуются разные слои населения. Автобусная станция служит связующим звеном между международным аэропортом, сетью междугороднего автобусного сообщения, городским метрополитеном и национальной железнодорожной системой. Она также обслуживает пассажиров, отправляющихся на пароме на близлежащие острова.

Общественная часть комплекса включает офисные помещения Всемирного Торгового Центра и других организаций, гостиничный блок, рестораны, кафе, крытые пешеходные пространства, озелененные террасы [6].

Здание комплекса представляет собой прямоугольник длиной 270 м, пересекающий четыре городских квартала, которые примыкают к железнодорожному вокзалу. Вытянутая форма здания была продиктована, с одной стороны, особенностью расположения в городе, а с другой – потребностью в увеличении посадочной зоны, которая разделяла техническое пространство для стоянки автобусов и комфортабельный зал ожидания и распределения пассажиров. В комплексе реализовано решение, при котором нахождение и перемещение пассажиров в служебной зоне автовокзала сводится к минимуму - пассажиры попадают в припаркованные автобу-

сы через стеклянные тамбуры, оборудованные автоматическими дверями.

Широкую известность получило решение многофункционального транспортно-общественного центра Евролиль, расположенного между двумя станциями – Лилль-Европа и Лилль-Фландр. Для него были выделены территории в непосредственной близости от центра города и существующего железнодорожного вокзала, которые до того времени занимали военные. Для разработки генплана и архитектурно-пространственного решения нового транспортно-общественного центра были приглашены известные архитекторы и инженеры – Р. Кулхаас, Ж. Нувель, К. де Портзампарк, П. Райс и др.

Комплекс Евролиль включает железнодорожный вокзал Лилль-Европа (обслуживает скоростные поезда международных и внутрифранцузских линий, связывающих Лондон, Париж и Брюссель), железнодорожный вокзал Лилль-Фландр (обслуживает поезда местного сообщения), административные здания (несколько башен, возвышающихся над комплексом, общей площадью около 80 тыс. квадратных метров), торговый комплекс с разнообразными по площади и ассортименту товаров магазинами, ресторанами и кафе (общая площадь – около 65 тыс. квадратных метров), благоустроенные открытые пространства, в том числе общегородской парк, двухуровневую автостоянку на 2900 машино-мест.

К комплексу примыкают остановки общественного городского транспорта (под землей находится многоуровневая пересадочная станция двух линий легкого метро и двух линий трамвая), открытые стоянки такси, площадки для временного хранения автомобилей, сдаваемых в аренду [7].

Комплекс Евролиль стал не только транспортным центром агломерации, но и явился «фокусом» развития деловых функций и туристической инфраструктуры в северо-восточном регионе Франции.

Аналогичные транспортно - общественные центры получают все более широкое распространение в крупных городах мира.

Комплексная реконструкция прирельсовых территорий. Начиная с 1980-х гг. интерес к формированию крупных транспортно-общественных центров во многих городах Европы дополняется стремлением к повышению эффективности использования территорий, при-

легающих к транспортным узлам. Особое внимание уделяется прирельсовым территориям, занимающим в городе значительные площади. Они разделяют городские пространства, формируют агрессивную среду. Поэтому процессы, связанные с реконструкцией прирельсовых зон, объясняются не только стремлением к интенсификации использования городских территорий (местные власти и инвесторы ищут пространственные резервы для нового строительства в центральных районах городов), но также и желанием улучшить экологические качества городской среды, устранить барьеры в структуре города. Прирельсовые территории озеленяются, застраиваются новыми жилыми и общественными комплексами, которые связывают ранее разрозненные городские районы. Формируемые транспортно-общественные центры не только обслуживают жителей всего города, зачастую они становятся центрами новых жилых образований.

Проблеме реконструкции прирельсовых территорий было уделено основное внимание международного конкурса, проведенного в Лондоне в конце 1980-х годов. Задачей конкурса была реорганизация территории, прилегающей к вокзалам Кингс-Кросс и Сент-Панкрас. Площадка представляла собой заброшенный участок железной дороги, примыкающий к центральной зоне города вблизи основных транспортных магистралей. Благодаря соседству с престижными городскими кварталами, наличию железнодорожного сообщения, а также линий метрополитена, обеспечивающих удобную связь района реконструкции со всеми районами и аэропортами Лондона, рассматриваемая территория обладала высоким потенциалом для строительства на этой площадке торговых учреждений и жилых зданий. К участию в конкурсе были приглашены ведущие архитектурные компании. Лучшим был признан проект мастерской Н.Фостера. В соответствии с замыслом проекта между двумя существующими зданиями вокзалов формируется крытое общественное пространство, которое объединяет разрозненные объемы в единый комплекс. Перекрытие между вокзалами представляет собой изогнутую арку, которая символизирует и является въездными воротами в реконструируемый район, а для тех, кто прибывает в Лондон по железной дороге – воротами города. С севера размещается новый район с жилыми и общественными зданиями, сгруппированными вокруг водно-зеленого ядра,

которое является своеобразным символом комплекса. Оно отражает стремление авторов к формированию качественной городской среды с включением природной составляющей.

В середине 1990-х годов аналогичный конкурс прошел в Риме. Целью конкурса было проведение реконструкции территорий восточной полукольцевой железной дороги, которая проходит по границе центральной части города, но в то время была окружена в основном производственными и коммунально-складскими объектами. К участию в конкурсе были приглашены известные архитекторы – Р. Пиано, М. Фуксас, К. Курокава и др. [8].

Анализируя работы, представленные данными авторами, можно выявить следующие направления реконструкции прирельсовых территорий, актуальные на современном этапе:

- основное внимание уделяется организации поперечных связей, позволяющих объединить ранее обособленные районы города;
- связующими элементами становятся: непосредственно транспортно-общественные центры; отдельные жилые и общественные здания, размещаемые возле и над путями (в этом случае железная дорога опускается в подземный уровень); пешеходные платформы – открытые общественные пространства;
- при реконструкции прирельсовых территорий особое внимание уделяется также и развитию транспортной составляющей: прокладываются новые скоростные магистрали, организуются транспортные развязки, создаются дополнительные автостоянки в подземных уровнях вокзалов или под железнодорожными путями;
- вдоль железнодорожных путей формируются озелененные коридоры;
- в зоне транспортного узла концентрируется максимальное количество как объектов обслуживания, так и деловых, выставочных, музейных и др. объектов;
- вдоль железной дороги формируются крупномасштабные целостные архитектурно-пространственные акценты – «фокусы» городской активности.

Современные тенденции развития транспортно-общественных центров:

- усиление роли общественной функции и расширение номенклатуры объектов обслуживания, которые размещаются в транспортно-общественных центрах (торговые и офисные объекты, гостиницы, рестораны, предприятия

быстрого питания, объекты развлечений и рекреации и др.);

- интенсификация использования пространства транспортно-общественных центров и прилегающих территорий – активно используются прирельсовые территории, уровни и платформы, размещаемые над и под железнодорожными путями и др.;

- пространственное разделение транспортной и общественной функций – создаются зоны для разных групп пассажиров, посетителей объектов обслуживания, пребывание пассажиров в транспортной зоне сводится к минимуму;

- улучшение эстетических качеств и комфортности среды – организация разномасштабных пространств, с включением водно-зеленых объектов;

- экологическая направленность реконструкции территории – комплексное благоустройство и озеленение не только общественных пространств, входящих в состав центров, но и обширных территорий вдоль транспортных коммуникаций;

- создание яркого, индивидуального архитектурно-художественного образа каждого центра – транспортно-общественные центры рассматриваются как своего рода ворота в город, сюда прибывает значительное количество туристов, здесь формируется их первое впечатление о городе.

Заключение. Объективные процессы градостроительного развития свидетельствуют о важности формирования в крупных городах транспортно-общественных центров на основе транспортно-пересадочных узлов. В транспортно-общественных центрах группируются объекты общественного обслуживания, бизнеса, раз-

влечений и др. В результате реконструктивных мероприятий транспортно-общественные центры становятся не только «фокусами» деловой и общественной активности, но и новыми архитектурно-композиционными центрами города. Прогрессивный зарубежный опыт представляет практический интерес для современной градостроительной практики Беларуси.

Литература

1. Бардетт Р. Проект застройки района Кингз Кросс // *Domus*. – 1989. – №3.
2. Батисс Ф. Диверсификация деятельности железных дорог: Аспект развития станций // *Железные дороги мира*. – 1998. – №11.
3. Голубев Г.Е. Подземная урбанистика. – М.: Стройиздат, 1979.
4. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – М.: Стройиздат, 1984.
5. Тер-Восканян О.Ш. Формирование системы общественно-транспортных узлов: дис. ... канд. архитектуры: 18.00.04. – М., 1987.
6. Davey P. Stockholm terminal // *Architectural Review*. – 1989. – No 12.
7. Mandrelli D. Lille Euratille // *l'Arcaplus*. – 1997. – No 12.
8. Muratore G. Railways Areas, Rome (1995) // *l'Arcaplus*. – 1999. – No 22.

Stepura M.

MAIN TENDENCIES IN ORGANIZATION AND DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT-PUBLIC CENTERS

The article describes development stages in the organization of transport-public centers. The question of including public facilities into the transport centers is analyzed based on several distinctive examples. Not only the development of transport-public centers but also the development and reconstruction of the surrounding territories are examined. The tendencies in organization of the transport-public centers at modern stage are revealed.

УДК 72.04.011

Хяжяк В.Е., Агранович-Пономарева Е.С.

ШКАЛЫ БОНИТИРОВКИ ПРИРОДНЫХ УСЛОВИЙ ДЛЯ ЗАДАЧ УРБАНИЗМА И АГРОТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКЕ ПОЛЬША

В статье описывается прикладная методика применения модернизированных оценочных шкал при использовании территорий для урбанистских и агротуристских целей.

Введение. Агротуризм и сельский активный туризм являются относительно новыми формами индивидуального хозяйствования на селе. Агротуризм использует в своей практической

работе системы земледелия, организацию угодий, иногда – переработку продукции, а также организует отдых всем нуждающимся в контакте с природой.

Основная часть. Доход агротуристских хозяйств складывается из нескольких источников: