

УДК 711.455 (476)

КОНЦЕПЦИЯ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ТРАНЗИТНЫХ ТУРИСТСКИХ КОРИДОРОВ

Потаев Г.А.

доктор архитектуры, профессор, кафедра «Градостроительство», БНТУ

Изложены основные теоретические положения формирования и развития транзитных туристских коридоров, проходящих через территорию Беларуси. Сформулированы целевые установки, принципы, методы, приоритеты формирования и развития туристских коридоров, размещения объектов и комплексов обслуживания туристов.

Введение. Туристский коридор – линейное территориальное образование, включающее одну или несколько туристских трасс, туристские ресурсы, используемые или потенциально пригодные для использования в системе туризма, объекты и комплексы обслуживания туристов.

Через территорию Беларуси проходят исторически сложившиеся широтные и меридиональные транзитные транспортные пути. Это создает предпосылки использования транспортно-географического положения страны для активизации туризма, в том числе транзитного, для развития которого формируются туристские коридоры.

Города, сельские поселения, природные комплексы, расположенные вдоль транзитных транспортных путей Беларуси обладают большим туристским потенциалом, который в настоящее время используется недостаточно. Слабо развита сеть объектов обслуживания туристов [1].

Основная часть. Формирование и развитие транзитных 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.

Целевые установки. Формирование и

развития туристских коридоров направлено на достижение следующих целей:

1. На основании анализа и оценки имеющихся туристских ресурсов и инфраструктуры выделить поселения, которые имеют удобную транспортную доступность от туристских трасс и которые целесообразно развивать как центры туризма, ранжировать их по значимости (центры международного, национального, местного значения).

2. Определить природные территории с благоприятными условиями и удобной транспортной доступностью от туристских трасс, разработать предложения по их туристскому использованию.

3. Разработать предложения по обоснованию границ и зонированию территорий туристских коридоров.

4. Разработать предложения по обустройству автомобильных, железнодорожных, водных, велосипедных, конных, пешеходных туристских трасс в составе туристских коридоров.

5. Разработать предложения по размещению и развитию сети объектов и комплексов обслуживания туристов в составе туристских коридоров.

6. Обеспечить возможности использования туристских трасс и объектов обслуживания физически ослабленными лицами.

Принципы развития. Руководящими принципами, то есть основополагающими идеями формирования и развития туристских коридоров являются:

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

Принцип разнообразия, который преду-

смачивает учет разнообразия интересов туристов. Туристам должна предоставляться возможность выбора объектов посещения и услуг.

Принцип пространственной целостности, который заключается в формировании туристских коридоров как пространственно целостных градостроительных образований, обладающих своеобразием и индивидуальностью облика.

Принцип преемственности, который направлен на сохранение всего ценного, что накоплено в предшествующие периоды. Новые объекты должны гармонично вписываться в сложившуюся среду [2].

Приоритеты развития. При формировании и развитии туристских коридоров приоритетны следующие положения:

1. Обеспечение удобной доступности объектов посещения и обслуживания туристов.
2. Создание безопасной, комфортной и экологически благоприятной среды.
3. Создание гуманной и эмоционально насыщенной среды.
4. Развитие объектов туристской инфраструктуры с ориентацией на перспективу.

Определение границ и зонирование территории туристских коридоров. Критериями выделения границ туристских коридоров являются:

- включение в границы туристского коридора объектов и территорий, обладающих значительным туристским потенциалом (историко-культурные и природные ценности, города – центры туризма, охраняемые природные и рекреационные территории, другие);
- создание развитой сети объектов обслуживания туристов (объекты отдыха, питания, ночлега туристов, технического обслуживания транспортных средств, другие);
- обеспечение удобной доступности объектов посещения и обслуживания туристов;
- обеспечение территориальной целостности градостроительных и природно-ландшафтных комплексов, включаемых в состав туристского коридора.

В границах туристских коридоров выделяются зоны: придорожного обслуживания

туристов и попутного осмотра туристских достопримечательностей.

Зона придорожного обслуживания. Зона 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 транспортом.

В составе зоны придорожного обслуживания выделяются две подзоны. Первая – территория, непосредственно прилегающая к туристской трассе, шириной до 200 метров в обе стороны от трассы; вторая – располагается за ней и занимает территорию шириной до 1,5 километров в обе стороны от трассы.

Территория, непосредственно прилегающая к туристской трассе, предназначена для обеспечения безопасного движения транспортных средств, раскрытия живописных видов с туристской трассы на природное окружение, архитектурные объекты. К ней предъявляются особые требования архитектурно-ландшафтной организации территории.

Наиболее важно обустройство придорожных полос для автомобильных дорог, по которым передвигаются туристы. Непосредственно у дорог размещаются автозаправочные станции, пункты технического обслуживания транспортных средств, места кратковременного отдыха, пунктов быстрого питания туристов. Вдоль дорог создаются защитные зеленые насаждения, формируются эстетически выразительные архитектурно-ландшафтные композиции.

Ширина придорожной полосы (по 200 метров в обе стороны от дороги) обусловлена не столько технической категорией и интенсивностью движения транспорта, сколько потребностью размещения объектов обслуживания и обустройства придорожных территорий. Поэтому такая ширина оптимальна для автомобильных дорог всех категорий, включая парковые дороги.

Вдоль рек, по которым передвигаются туристы, также важно формировать эстетически выразительную архитектурно-ландшафтную среду. Ширина прибрежных территорий, подлежащих архитектурно-ландшафтному обустройству, зависит от строения русла реки и условий зрительного восприятия и может быть составлять от нескольких десятков метров до 200 метров от уреза воды.

При путешествии по железной дороге туристы пользуются, как правило, скорыми поездами дальнего следования или специальными туристскими поездами, которые имеют малое количество остановок. Поэтому придорожные полосы выполняют преимущественно защитные и эстетические функции, их ширина может составлять порядка 50 метров в обе стороны от железнодорожных путей.

Более удаленные от туристских трасс территории предназначены для размещения объектов отдыха и обслуживания туристов, в которых можно остановиться на ночлег и спокойно отдохнуть в живописном природном окружении, в агроусадьбе или в маленьком городе.

Зона попутного осмотра туристских достопримечательностей. Она больше зоны придорожного обслуживания и включает объекты и территории, используемые или потенциально пригодные для использования в системе туризма, расположенные в удобной транспортной доступности от туристских трасс.

Удобной можно считать транспортную доступность туристских объектов и территорий в пределах 10 минут от автомагистралей, железнодорожных станций и речных пристаней, которыми пользуются туристы, что соответствует расстоянию до 15 км при средней скорости движения 80 км/час.

В зону попутного осмотра туристских достопримечательностей следует включать: туристские трассы с зонами придорожного обслуживания; историко-культурные и природные достопримечательности, города – центры туризма, другие городские и сельские поселения, обладающие туристскими ресурсами, курорт-

но-рекреационные территории, расположенные на расстоянии до 15 км от съездов с автомагистралей, от железнодорожных станций и речных пристаней, которыми пользуются туристы; автомобильные дороги, велодорожки, пешеходные пути, по которым можно подъехать или подойти к туристским объектам и территориям.

Формируя туристские коридоры, следует предусматривать возможности посещения туристами объектов и территорий, расположенных на значительном расстоянии от них. Время, которое туристы готовы использовать для посещения тех или иных объектов и территорий, зависит от ценности туристских достопримечательностей, интересов туристов, а также от наличия свободного времени, которым они располагают. Как показывает практика туризма, на посещение историко-культурных ценностей Всемирного культурного наследия ограничений по времени и расстояниям практически нет.

Информация о наиболее ценных туристских объектах и территориях, которые расположены за пределами туристских коридоров и с которыми имеются транспортные связи, должна размещаться в указателях, схемах туристских маршрутов, вноситься в печатные и электронные туристские издания и карты.

Информационное обустройство туристских коридоров. Туристские коридоры должны быть обеспечены мобильной телефонной связью, возможностью подключения к сети Интернет, что позволяет туристам получать необходимую информацию о туристских объектах, заказывать гостиницу или получить другие услуги.

Все большее количество автотуристов пользуется электронными навигационными системами, в то же время, важно наличие вдоль туристских трасс визуального информационного оборудования – указателей, туристских схем, информационных щитов.

Информационное оборудование должно быть удобно для пользования – легко отыскиваться, читаться, туристы не должны испытывать трудности при его использовании. Шрифты, шрифтовые размеры, цвета,

символы, размещение, освещение должны выбираться с учетом расстояния, с которого люди будут читать надписи. Рекомендуется использовать контрастные соотношения между текстом и фоном (светлые буквы на темном фоне или темные буквы на светлом фоне), а также между текстом, фоном и преобладающими цветами окружения. Важно наличие информационного оборудования на иностранных языках.

Схемы должны быть ориентированы таким образом, чтобы соответствовать реальному местоположению объектов, на них следует помечать точку местонахождения посетителя. Наиболее информативны пространственные схемы (выполненные в трехмерном измерении).

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, приобрести необходимые в дороге товары и услуги, связаться с родными, с органами охраны и поддержания правопорядка.

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. В то же время важно обеспечить их упорядоченное размещение вдоль туристских трасс, а также дополнение необходимыми объектами обслуживания (общественные туалеты, пункты связи, оказания первой медицинской помощи, охраны общественного порядка, другие).

Наиболее рационально размещение вдоль туристских трасс не обособленных объектов

обслуживания, а их комплексов. Можно выделить комплексы обслуживания туристов 4 основных типов:

Тип 1. Комплексы кратковременного отдыха туристов. Их обязательным оборудованием являются: скамьи и столы, укрытия от непогоды (павильон, беседка или навес), туалеты, мусоросборники. Желательно иметь оборудованные места для разогрева и приготовления пищи, водный источник.

Тип 2. Комплексы быстрого обслуживания туристов. Такие комплексы включают: кафе или пункт быстрого питания в закрытом помещении, скамьи и столы с навесом на открытом воздухе, магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции и туристской информации, пункт телефонной и Интернет связи, туалет с умывальниками и душем, мусоросборники.

Тип 3. Комплексы обслуживания туристов с рестораном. Такие комплексы предназначены для кратковременного отдыха туристов с возможностью получить пищу по индивидуальному заказу, включая блюда национальной и региональной кухни. Такие комплексы, кроме ресторана, должны включать: магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции и туристской информации, пункт телефонной и Интернет связи, туалет с умывальниками и душем, мусоросборники.

Тип 4. Комплексы обслуживания туристов с местами для ночлега. Такие комплексы предназначены для остановки туристов на отдых и ночлег. Они включают: гостиницу (мотель, кемпинг), ресторан (кафе, пункт быстрого питания, кухню самообслуживания), скамьи и столы с навесами на открытом воздухе, магазин, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, аптечный киоск, киоск печатной продукции и туристской информации, пункт теле-

фонной и Интернет связи, туалет с умывальниками и душем, мусоросборники. Комплексы размещаются, как правило, в живописном природном окружении.

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.

В зависимости от местоположения, градостроительной и природно-ландшафтной ситуации комплексы обслуживания туристов могут существенно различаться по составу зданий и сооружений, оборудования [3].

Выводы:

1. В составе туристских коридоров должна создаваться развитая сеть транспортных и пешеходных путей сообщения, позволяющая минимизировать затраты времени туристов на посещение интересующих их объектов туристско-экскурсионного показа и получение необходимых услуг.

2. Безопасность – один из важнейших факторов, влияющих на туристский спрос. При формировании и развитии туристских коридоров должны создаваться условия для безопасного движения транспорта, пешеходов, велосипедистов, охраняемые автостоянки и места остановки туристов на отдых и ночлег.

3. Архитектурное обустройство туристских объектов и территорий должно обеспечивать

не только физический, но и психологический комфорт пребывания туристов. Люди эмоционально воспринимают и оценивают среду, в которой находятся. Привлекательность туристских коридоров – во многом рукотворное качество.

4. Наряду с использованием имеющихся туристских ресурсов, важно создание новых притягательных для туристов объектов, развитой системы услуг. При этом важно создание индивидуального облика туристских объектов и территорий.

Литература

1. Энциклопедия туризма Беларуси. – Минск: Беларус. энцикл. імя П.Броўкі, 2007. – 648 с.: ил.
2. Потаев, Г.А. Территориальная организация курортно-рекреационных и туристских систем Беларуси / Г.А. Потаев // Архитектура и стр-во. – 2010. – №7. – С. 34–37.
3. Потаев, Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма / Г.А. Потаев. – Минск: БНТУ, 2010. – 226 с.

THE CONCEPT OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF TRANSIT TOURIST CORRIDORS

Potaev G.

The basic theoretical positions of formation and development of the transit tourist corridors passing through territory of Belarus. Purposes, principles, methods, priorities of formation and development of tourist corridors, placing of objects and complexes of service of tourists are formulated.

Поступила в редакцию 21.04.2011

УДК 72.036

ЗЕЛЕНЫЙ ГОРОД ПОД МОСКВОЙ (1929 г.). К ИСТОРИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ГОРОДА-СПУТНИКА ДЛЯ ОТДЫХА МОСКВИЧЕЙ

Чередина И.С.

кандидат архитектуры, профессор, кафедра "Советская и современная зарубежная архитектура", МАРХИ

В статье история проектирования Зеленого города под Москвой показана как часть градостроительных поисков в советской архитектуре 1930-х годов. Известная история конкурса дополнена неизвестными ранее материалами из личного архива архитектора С. Е. Чернышева.

Введение. В истории советской архитектуры до сих пор существует большое количество

«белых пятен». Многие события еще требуют специального изучения и дополнения. Открываемые в наши дни новые архивные материалы дают возможность во многом расширить и объяснить события, происходившие в конце 1920-х и в 1930-е годы. Предлагаемый нами материал может дополнить традиционные