

зователями. Более комфортные жилищные единицы представляют собой многоквартирные дома с небольшими приквартирными участками. Их планировка частично воспроизводит традиционные арабские образцы (плоская крыша, солнцезащита, расчленение внутреннего пространства на мужскую и женскую зоны, часто с отдельными входами с участка и т.п.) Меньший уровень комфорта – это квартиры в многоквартирных домах средней этажности. Застройка проектируется высокоплотными массивами (нормы допускают 2-х метровый разрыв между зданиями) на свободных территориях городов. Торговые и другие учреждения обслуживания размещаются в первых этажах жилых домов. Автомобили паркуются на открытых площадках у жилых домов. Формируются небольшие скверы, часто с бассейнами. В некоторых массивах размещаются мечети.

УДК 711.5:930.26

Структурно-планировочное зонирование территории Исфахана в позднефеодальный период

Чантурия Ю.В., Джалали М.

Белорусский национальный технический университет

Важнейшей особенностью Исфахана в позднефеодальный период была четкая схема основных структурно-планировочных осей городского значения, придававших организованность территориям с разнообразным функциональным использованием и характером построения. Планировочно выделенным ядром города в целом и его общественного центра был целостный градостроительный ансамбль застройки и объектов ландшафта шахского дворца и главной площади Нагш-э-Джахан. К нему примыкали радиально расходящиеся, протяженные магистрали, разные по структуре и особенностям формирующей их городской среды, но обладавшие общим свойством – связывали градостроительный ансамбль с городской периферией. Северо-восточная, юго-западная и юго-восточная структурно-планировочные оси были основными, сформированными застройкой и ландшафтом. Они дополнялись двумя широтными и одной меридиональной коммуникациями меньшей длины, ориентированными соответственно на восток, запад и север.

Рассмотрение города и прилегающей территории в границах изображения в документе 1851 г. позволяет, в соответствии с выявленной схемой структурно-планировочных осей, выделить несколько разных по функциональному содержанию и внутренней структуре, но взаимосвязанных районов. Предлагаемое зонирование служит инструментом исследования города – функциональных процессов, происходящих на территории, её

структурно-планировочного построения, а также композиционных особенностей. В пределах города к планировочным районам относились:

- общегородской общественный центр, включивший ансамбль сооружений и ландшафтных объектов дворца шаха и площади Нагин-э-Джахан, а также примыкающую к ним застройку преобладающего общественного назначения вдоль структурно-планировочных осей;

- а также ряд районов: северо-западный; северо-восточный; западный; восточный; Западная Джолфа; Восточная Джолфаде-Руд на юго-восточной периферии города.

Особенностью городской структуры была также система трёх, включая цитадель, линии укреплений, охватывающих обширные селитебные территории.

УДК 711.1.2(476.7)

Особенности размещения объектов обслуживания в составе туристских коридоров

Тумашик Л.Б.

Белорусский национальный технический университет

В составе туристских коридоров размещаются: *места кратковременного отдыха туристов* (площадки отдыха, видовые площадки, стоянки автомобилей у мест общественного питания и торговли, у исторических мест, у входов в парки, музеи, заповедники, зоны отдыха, др.); *предприятия общественного питания* (придорожные кафе, буфеты, рестораны, др.); *места длительного отдыха туристов* (придорожные гостиницы, мотели, кемпинги, др.); *сооружения технического обслуживания автомобилей* (АЗС, СТО, др.); *сооружения служб дорожного надзора и безопасности движения* (посты ГАИ, контрольно-пропускные пункты, др.).

В составе туристских коридоров предлагается выделять: *придорожную зону*, предназначенную для быстрого обслуживания и кратковременного отдыха туристов, формируемую в пределах 200 метров по обе стороны от туристских трасс, и *зону попутного осмотра туристских достопримечательностей*, формируемую в пределах 10-минутной транспортной доступности от туристских трасс (до 15 км при расчетной скорости движения 80 км/час).

При размещении объектов обслуживания учитываются как функциональные, так и композиционные факторы. К *функциональным факторам* относятся: плотность размещения сети объектов и комплексов обслуживания во взаимосвязи с величиной туристских потоков; удобные подъезды к объектам обслуживания; защита от воздействия шума, загазованности, других видов загрязнения окружающей среды. К *композиционным факто-*