

Функциональные, экономические, конструктивно-технические и эстетические факторы определяют архитектурную организацию комплекса. При этом основным условием является многофункциональность использования.

Для оптимизации функционально-планировочной структуры и возможности дальнейшего территориального развития выставочного комплекса большое значение имеют:

- соответствие современным социальным условиям;
- использование передовых научных, архитектурных, инженерно-технических достижений;
- усовершенствование архитектурно-планировочных решений выставочных зданий, внедрения эффективных технологий;
- уплотнение застройки территории выставочного комплекса за счет функционального зонирования территории,
- блокировка и кооперация выставочных, культурно-развлекательных, торговых, деловых объектов разного

уровня, создание универсальных комплексов;

- интеграция выставочных комплексов с общественными культурно-образовательными, торговыми и бытовыми центрами;
- гибкость и вариантность объемно-планировочных композиций.

Для выставочного комплекса характерно распределение территории на зоны:

- выставочная зона;
- зона конгрессов и конференций;
- зона делового обслуживания;
- зона общественного питания.
- зона бытового обслуживания;
- зона сопутствующих функций (гостиница и др.).

Открытые пространства выступают структурообразующим каркасом комплексов. Большая часть открытой площади отводится под проходы и движение грузов. При условии большого скопления посетителей она занимает около 40-50% от общей площади. Соответственно открытые пространства по функциональному признаку делятся на:

- коммуникативные (узловые (входные), линейные);
- экспозиционные;
- рекреационные;
- хозяйственная зона (погрузочные, разгрузочные, складская зона);
- парковки для служебных машин;
- парковки для машин посетителей.

Так как выставочные комплексы обладают большой линейной протяженностью, необходимо обеспечить четкое решение коммуникационных пространств и пешеходных путей для посетителей. Должна быть обеспечена хорошая взаимосвязь элементов комплекса и по возможности компактность зданий и сооружений.

В структуре самих зданий выставочных комплексов можно выделить следующие основные группы помещений: экспозиционные, обслуживающие, административные, служебные и подсобные. Гибкость внутреннего пространства многофункциональных выставочных зданий связана с выбором объемно-планировочных композиций и конструктивного решения. Выставочный павильон — это и оболочка экспозиции, и ее составная часть.

Одно из основных современных требований, предъявляемых к выставочным комплексам, — универсальное использование помещений и открытых пространств. Выставочные здания должны быть универсального использования, рассчитаны на проведение разнообразных выставок и мероприятий.

В современной выставочной деятельности происходят значительные изменения в выставочной технологии, которые требуют модернизации самих пространств и зданий. Поэтому важным условием проектирования выставочных комплексов является создание гибких архитектурно-планировочных решений, которые дают возможность в процессе эксплуатации внедрять новые формы и методы выставочной экспозиции. Постоянному изменению тематики и росту числа экспозиций должна соответствовать динамичная структура выставочных зданий.

Развитие выставочной деятельности способствует продвижению отечественных товаров, технологий и услуг на внутренних и внешних рынки, формированию единого экономического пространства и условий для свободного перемещения товаров и услуг, развитию экономических связей. Участие предприятий и организаций в выставках ведет к увеличению объемов продаж, повышению эффективности работы предприятий и росту предпринимательской активности. На современном этапе развития выставочной деятельности требуется формирование и совершенствование ее материальной базы, обеспечивающей оптимальные условия всем ее участникам.

УДК 711.511

Рачкевич Т.Е.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН ГОРОДА МИНСКА КАК УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

Сегодня наглядно видно, что некоторая стихийность процесса появления новых объектов строительства на свободных территориях и территориях со сносом ветхих строений приводит к образованию кварталов смешанной застройки, где соседствует существовавшая жилая застройка со вновь построенными паркингами, офисными центрами, торгово-развлекательными центрами, малыми производственными объектами. Этот процесс, в свою очередь, полностью меняет условия проживания в этих кварталах, так как, прежде всего, увеличиваются транспортные нагрузки на существующие улицы; увеличение т.н. «дневного» населения» приводит к дополнительным нагрузкам на объекты обслуживания населения данного жилого образования.

Офисные и деловые центры растут, как грибы после дождя, отвоевывая у города комфортные для жилья территории. Более того, рядом с ними строятся вместительные паркинги, въезды и выезды из которых осуществляются на жилые улицы, куда обращены школы и детские сады. Не спасают даже так называемые «спящие полицейские», которыми оборудованы жилые улицы. Как результат, улицы превращаются в непрерывные транспортные потоки, а все прилегающие жилые дворы с проездами – в места временного хранения автомобилей.

Знакомство с материалами «Генеральный план города Минска» (корректурa Генерального плана г. Минска с прилегающими территориями в границах перспективной городской черты)» 2008 года, как с информационным и правовым обеспечением комплексного и сбалансированного территориального развития г. Минска на перспективу, позволило серьезно задуматься о существующей практике проектирования таких планировочных элементов городской среды как «жилое образование» и о методике преподавания этого проекта на кафедре «Градостроительство».

С выходом корректуры генерального плана города Минска в учебном проектировании мы начали ссылаться на его материалы, касающиеся развития транспортной системы города, в частности скоростных его видов (метро, скоростного трамвая) и развития улично-дорожной сети, ориентируясь на это, как на исходную ситуацию. Внимательное прочтение текстового материала показало, что необходимо более ощутимо поменять устоявшуюся с годами методику ведения таких проектов, как «Жилое образование» (кафедра «Градостроительство»), «Реконструкция части города» (кафедры «Градостроительство» и «Производственные объекты и архитектурные конструкции»).

Согласно материалам генерального плана вдоль основных радиальных и кольцевых городских автомагистралей устанавливаются 100-метровые зоны с высоким градостроительным потенциалом (глава 1, п. 2.4, 2.8, 3.1) которые регулируются:

- величиной плотности застройки;
- разнообразием функционального состава;
- развитостью пассажирского транспорта на данной территории.

Дальше указывается, что приоритетным размещением в этих зонах будет размещение высокоплотной жилой застройки и объектов общественного обслуживания районного и, возможно, городского уровней, хочется добавить – и офисных (деловых) центров. Таким образом, генеральный план легализует такое понятие, как «смешанная застройка», что есть в текстовой его части, где функциональность территории определяется по преобладающему типу деятельности – не менее 50%.

Для нас, преподавателей архитектурного факультета, это означает, что, работая с подосновами для проекта «Жилое образование в крупном городе», необходимо выделять территории, находящиеся в 100-метровой зоне вдоль основных общегородских радиальных и кольцевых магистральных улиц от их красных линий. Граница 100-метровой зоны и будет границей собственно структурно-планировочного элемента жилой территории.

Учитывая, что город развивается, как правило, вдоль основных вылетных планировочных осей, то следует ожидать появления вдоль них новых жилых районов. Согласно материалам генерального плана, при проректировании новых жилых районов вдоль магистралей городского значения необходимо выделить вдоль магистральных улиц городского значения 100-метровые полосы, где будет размещаться различная по функции застройка (смешанная): объекты общественного обслуживания районного и городского значения, деловые центры, высокоплотная жилая застройка. Все эти объекты требуют наличия большого количества паркингов и автостоянок. И это дополнительные объекты. Таким образом, вдоль улиц городского значения должны появиться кварталы смешанной застройки, которые, в свою очередь, будут являться буфером между общегородской магистралью и собственно территориями жилых микрорайонов или групп и кварталов жилой застройки. Границей между этими территориями может быть боковой проезд городской улицы либо жилая улица с общественным транспортом с подключением ее к общегородской системе. Собственно сама территория, по-видимому, планировочно может решаться либо как территория, разбитая на кварталы различного функционального назначения, либо как территория, на которой располагаются многофункциональные комплексы, зонированные по вертикали. При этом, как правило, подземные и наземный уровни отдаются личному и обслуживающему транспорту, там же и выше по уровню могут находиться учреждения торговли, кафе, рестораны и т.п., выше по уровню – офисные помещения, выставочные и конференцзалы, а на последних этажах – размещаться жилье. Такой элемент, как «многофункциональный жилой комплекс», позволяет достигать плотности до 40 тыс. м² на 1 га. Дворовые пространства в этом случае размещаются на эксплуатируемых кровлях. Большую роль в данном случае играют вертикальные коммуникации. Интеграция различных функций на городских территориях делает среду более разнообразной, привлекательной и социально безопасной.

Генеральным планом (п.2.10) определяется так же и основной структурно-планировочный элемент всех застраиваемых территорий – квартал площадью 5 - 7 га. В качестве стратегии развития жилых территорий предполагается создание системы жилых территорий с минимальным структурно-планировочным образованием «Группа жилой застройки, кварталы» площадью до 10 га (глава 2, п.1.3), формируемых жилыми домами и объектами общественного обслуживания микрорайонного уровня.

Теперь обратимся с регламентируемым максимальным размером планировочной единицы жилых территорий. При наличии в генеральном плане конкретных цифр по росту населения, средних объемах ежегодного ввода жилья и т.п. не указаны параметры, в частности, перспективной плотности жилого фонда для различного по интенсивности градостроительного освоения территорий. Максимальный размер планировочной единицы жилой территории определяется до 10 га. Путем несложных арифметических расчетов, принимая максимальную для Минска сегодня плотность жилого фонда 7 - 9 тыс. м² на га (ТКП 45-3.01-116-2008 (02250)), численность населения на этой территории должна быть 2500 - 3000 человек. При этом, если это планировочный элемент, то он должен иметь планировочные границы, которыми могут являться, исходя из определения микрорайона, либо главный проезд, обеспечивающий подъезды к зданиям и сооружениям и являющийся определенным барьером для жителей микрорайона, либо пешеходная улица – бульвар, который возьмет на себя роль связующего элемента отдельных частей микрорайона.

Заслуживает внимания пункт 5.8 главы 1, где регламентировано реформирование жилищно-коммунального сектора за счет межевания участков застройки. Требование возможности межевания территории жилого микрорайона на отдельные участки дает возможность закреплять их за отдельными собственниками. Это влечет за собой использование приемов застройки в виде замкнутых или полужамкнутых кварталов с индивидуальным проездом и подъездами к домам, их формирующих.

Генпланом предусматривается в случае нового строительства стопроцентное обеспечение населения местами для хранения автомобилей (глава 9, п.1.4.1), т.е. малый планировочный элемент жилой территории должен иметь в своем составе стоянки и гаражи общей площадью 21875 м². А где гостевые стоянки, стоянки для автомобилей, которые не влишутся в прогнозируемую цифру? Не случайно специалисты ГДР считали необходимым определять необходимое количество мест постоянного и временного хранения с коэффициентом 1,6 по отношению к расчетному количеству парка легковых автомобилей. В США этот коэффициент принимается еще большим – порядка 2,0. В зарубежных нормах применительно к жилым территориям это прописано яснее: «не менее 100% постоянного хранения всего перспективного парка легковых автомобилей, плюс 15-20% машино-мест должно быть «гостевыми».

Все вышеизложенное, конечно, требует детализации, но ясно одно: методические указания по курсовым архитектурным проектам «Градостроительное жилое образование в крупнейшем городе», «Реконструкция части города» требуют корректировки в соответствии с новыми тенденциями в градостроительстве и материалами генерального плана. Все то, что касается столичного города, в полной мере актуально и для крупных областных городов.

УДК 693.22.004.18

Сысоева О.И., Ивкина Е.В.

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ТУРИЗМ КАК СПОСОБ РЕВИТАЛИЗАЦИИ ИСТОРИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ЗАСТРОЙКИ

В современном обществе растет интерес к архитектурному наследию. В связи с этой тенденцией представляется важным обратить внимание на выявление и сохранение объектов промышленной архитектуры в Республике Беларусь. Одним из направлений ревитализации сохранившихся производственных зданий, получившим распространение в архитектурной практике реконструкции за рубежом, является формирование на их базе объектов промышленного туризма.

Промышленный туризм – организация экскурсий на промышленные предприятия с целью ознакомления с производственным процессом, его особенностями, а также с историей предприятия.

Можно определить несколько причин проявления интереса к промышленному туризму:

- стремление людей совмещать отдых с познавательным процессом;
- возможность для производителей рекламировать свою продукцию, а значит, увеличивать объемы продаж товаров;
- демонстрация новых технологий современного производства для формирования положительного имиджа промышленного предприятия;
- возможность изучения истории региона, в том числе и истории развития его производительных сил;
- повышение туристической привлекательности небольших населенных пунктов для обеспечения возможностей их развития.

Первые упоминания о промышленном туризме как способе знакомства с производством относятся к XIX веку. А наибольшее распространение он приобрел после Второй мировой войны в связи с появлением у людей интереса к технологиям, с увеличением свободного времени, ростом автомобилизации. Наибольшее развитие промышленный туризм получил в странах Европы, США, Австралии, Японии и Китае, а затем распространился в странах СНГ.

При формировании современных объектов промышленного туризма, кроме экскурсий на производство, посетителям может предлагаться личное участие в технологическом процессе, посещение музеев, дегустационных залов, торговых объектов, что повышает их привлекательность. Особенно посещаемыми становятся объекты промышленного туризма, расположенные в поселениях, где находятся и другие исторические и архитектурные памятники.

Сегодня в Республике Беларусь также многие предприятия предлагают экскурсии для туристов. Среди них как крупные промышленные комплексы (МАЗ, МТЗ и т.д.), так и небольшие производственные предприятия, находящиеся в средних и малых населенных пунктах. Это фабрика «Белхудожкерамика» в Радошковичах, фабрика «Слуцкие пояса» в Слуцке, «Валяльно-войлочная фабрика» в Смиловичах и т.д.

Предпосылками для развития промышленного туризма в Беларуси являются рост интереса к туризму как к одному из способов проведения свободного времени и заинтересованность производителей продукции в привлечении потенциальных покупателей. В связи с этим представляется важным использовать складывающуюся тенденцию для включения в сферу туризма сохранившиеся производственные предприятия, технологии, отдельные промышленные здания и сооружения. Это позволит выявить и сохранить объекты промышленного наследия, создать условия для комплексного изучения истории страны. У туристов появится возможность ознакомиться с сохранившейся и развивающейся технологией производства, историей, традициями. Особый аспект – это возможность привлечь инвесторов для реконструкции и реновации архитектурных памятников технической культуры Беларуси, в связи с расширением функционального использования промышленных объектов. Так как многие сохранившиеся небольшие фабрики и заводы находятся в малых населенных пунктах или в сельской местности, то это обуславливает перспективы развития самих поселений.