

## МЕТОДИКИ ПОСТРОЕНИЯ ЗОН И ЦЕНТРОВ АКТИВНОСТИ В ГОРОДАХ ИРАНА

**Х. Шенаса**

*Институт Анагана, Шираз, Иран*

### **Аннотация**

В статье рассматриваются основные принципы и приемы организации туристических зон. В качестве объекта исследования выбран туристический объект, который, как правило, состоит из памятников культуры и обслуживающей их системы. Для полноценного функционирования этих двух взаимосвязанных частей необходимо выявить и решить комплекс проблем, возникающих при их функционировании.

Пропускная способность трасс движения туристических потоков определяется на основе анализа параметров движения людских и транспортных потоков в различных градостроительных ситуациях. Особое внимание при анализе параметров движения потоков следует обратить на пешеходное движение, поскольку именно оно является определяющим при формировании зон активной туристической деятельности, накладывая свою специфику на функциональную и планировочную организацию этих зон. Транспортные потоки являются важнейшими на общегородском уровне.

**Ключевые слова:** транспорт, туризм, туристический объект, туристических потоков, исторический центр, туристической зоны

## METHODS OF CONSTRUCTING ZONES AND ACTIVITY CENTERS IN THE CITIES OF IRAN

**H. Shenasa**

*Institut Anagana, Shiras, Iran*

### **Abstract**

In this article considered the basic principles and methods of organization of tourist zones. The study was chosen tourist destination, which usually consists of cultural sites and service systems. For proper operation of these two interrelated parts necessary to identify and solve complex problems encountered in their operation.

Particular attention in the analysis of parameters of flow should be paid to pedestrian traffic, since it is crucial for the formation of zones of active tourism activities, by imposing its own specificity on the functional and planning organization of these zones. Transport streams are also important to city level.

**Keywords:** transport, tourism, tourist attraction, tourist flows, tourism, historical center, tourist zone

Для полноценного функционирования двух упомянутых выше взаимосвязанных частей необходимо выявить и решить комплекс проблем, возникающих при их функционировании. К проблемам сохранения и дальнейшей эксплуатации историко-архитектурных памятников следует отнести:

- внесение градостроительных корректив в позднейшую застройку, которая нередко искажает первоначальное восприятие памятника;
- восстановление утраченных памятников, что способствует развитию научно-исследовательских и одновременно коммерческих аспектов;
- восстановление ландшафтной среды (с учетом экологии);
- выявление возможностей утилитарного использования памятника для размещения малых сувенирных магазинов, кафе, семейных гостиниц и т.д.

Другую неотъемлемую часть туристического комплекса представляет собой система обслуживания туристов, которая включает в себя:

- повышение качества социальной жизни в городе;
- научно-обоснованное количество мест проживания туристов и их размещение (в гостиницах, мотелях, кемпингах и т.д.);
- развитие сети транспортных и пешеходных путей сообщения;
- организация сети питания туристов;
- создание сети зрелищно-развлекательных сооружений;
- развитие сети сувенирной торговли;
- учет требований к зданиям и территориям со стороны инвалидов;
- содействие городских административных и законодательных органов развитию туризма;
- сохранение естественных природных ресурсов и формирование их зон в городах. (Рис. 1)



Рис. 1. Сохранение историко-архитектурных памятников и система обслуживания туристов

Одним из важнейших факторов является процесс программирования зон туристической деятельности. Без этого невозможно определение целей и методов развития туризма. Выделим ряд проблем:

- формирование программы развития туризма, которая будет способствовать повышению статуса города в стране и в мире;
- проблемы реализации привычного для европейца образа жизни в туристических зонах Ирана, что обусловлено культурными и религиозными традициями;
- неупорядоченность туристической городской среды;
- проблемы взаимосвязи организации туризма и развития всех городских систем, включая функцию обслуживания и транспорт;
- проблемы, связанные с юридическим оформлением въездных документов;
- установление и укрепление места туризма в экономике города и региона;
- организация общественного порядка, необходимого для спокойствия туристов;
- контроль и ограничение негативных социальных и культурных действий со стороны туристов.

Динамика процессов туристической деятельности выражается в перемещении фокусов ее притяжения, траектории ее реализации, смещении границ зон и т. п., что является следствием появления новых объектов туризма, организации новых туристическо-экскурсионных маршрутов, утраты притягательной способности и значения старых

элементов обслуживания. В структуре города появляются объекты познавательного значения. Реставрируются и приобретают значимость отдельные здания и целые ансамбли, создаются новые мемориальные комплексы и музеи, всё это ведет к перемещению всех элементов обслуживания, транспортных стоянок и т.д.

Однако прежде чем определять характер реконструктивных мероприятий, необходимо определить их направленность и необходимость в данной конкретной ситуации. Это возможно сделать путем выявления условий трансформации функционально-планировочной структуры зон туристической деятельности. Ведущим условием проведения трансформации является пропускная способность основных структурных элементов, формирующих среду туристической деятельности. Такими структурными элементами являются трассы и узлы концентрации туристического потока.

Необходимо объединить функциональные и пространственные характеристики трасс и узлов с целью найти объединенный показатель их пропускной способности. В определении пропускной способности узлов концентрации туристических потоков ведущим является функциональный аспект.

При определении пропускной способности трасс движения туристических потоков необходимо, в основном, исходить из пространственных показателей. Пропускную способность узла концентрации туристических потоков предлагается определять на основе рассмотрения трех функционально-пространственных показателей:

- функциональной мощности узла как структурного элемента сети обслуживания туризма (количества одновременно реализуемых туристических потребностей);
- функциональной специализации рассматриваемого узла и плотности обслуживающих туристов функций, задающих нагрузки на рассматриваемый элемент сети.

Функциональная мощность узла определяется путем подсчета всех элементов, которые могут обслуживать туристическую деятельность вне зависимости от того, специализированные ли это туристические учреждения и объекты, или общегородские. При подсчете необходимо учитывать только те объекты, в которых потребление услуг туристами может происходить как независимо друг от друга, так и одновременно. Определение пропускной способности узла состоит из пяти процедур.

Процедура А. Определение функциональной мощности узла путем составления списка всех независимо функционирующих объектов, способных обслуживать туристические потоки, и подсчета его потенциальных возможностей.

Процедура Б. Определение максимальной (потенциальной) пропускной способности каждого из выделенных в процедуре А объектов обслуживания.

Процедура В. Определение реальной пропускной способности каждого из выделенных элементов обслуживания производится путем умножения максимальной пропускной способности каждого объекта на вероятность посещения этого объекта, определяемую на основании данных анкетного опроса.

Процедура Г. Определение реальной пропускной способности узла отдельно, по основным функциям туристической деятельности, производится путем суммирования результатов процедуры В. Процедура позволяет вычислить функциональную специализацию узла.

Процедура Д. Определение суммарной реальной пропускной способности узла производится путем суммирования результатов процедуры Г. Это позволяет выявить место данного узла в общегородской структуре сети обслуживания туристической деятельности.

Пропускная способность трасс движения туристических потоков определяется на основе анализа параметров движения людских и транспортных потоков в различных градостроительных ситуациях.

Методы такого анализа разработаны в исследованиях П. Буга, Р. Григорьяна, Эрве Матье и др., в разработках НИиПИ Генплана г. Москвы.

Особое внимание при анализе параметров движения потоков следует обратить на пешеходное движение, поскольку именно оно является определяющим при формировании зон активной туристической деятельности, накладывая свою специфику на функциональную и планировочную организацию этих зон. Транспортные же потоки являются важнейшими на общегородском уровне.

В результате анализа было установлено следующее:

- при расстоянии между двумя объектами, не превышающем 500 метров, до 75% передвижений совершается пешком, этот показатель снижается на 25% при увеличении расстояния до одного километра и практически равняется нулю при расстояниях свыше двух километров;
- при интенсивности пешеходного потока более 20 000 чел/час возникает необходимость организации зон пешеходного движения;
- пороговое значение плотности пешеходных потоков, превышение которого вызывает затруднения в функционировании пешеходных связей и рост физического и психологического дискомфорта, составляет 1,5 чел/м<sup>2</sup>.

Полученные в результате анализа данные позволяют определить пропускную способность трасс движения туристических потоков и оценить возможности ее повышения в случае необходимости.

Полученные пропускные способности узлов и трасс позволяют получить итоговую пропускную способность сети элементов обслуживания туристической деятельности. Естественно, что итоговая пропускная способность будет задаваться наиболее «узкими» местами в сети. Соотнесение пропускной способности сети и ее отдельных элементов (узлов и трасс) позволит выявить направленность реконструктивных мероприятий при трансформации функционально-планировочной структуры города с целью оптимизации среды протекания туристической деятельности.

Комплексный предпроектный анализ организации зон туристической деятельности в городах состоит из двух основных частей:

- анализ процессов реализации видов туристической деятельности;
- анализ пространственной структуры зон туристической деятельности.

Первая часть предпроектного исследования (анализ процессов реализации туристической деятельности) состоит из трех этапов.

**1 этап** – анализ функциональной структуры зон туристической деятельности. При проведении этого анализа на площади выделяются отдельные группы элементов, формирующие систему обслуживания туристической деятельности:

1. По принадлежности функций:

а) функции, обслуживающие только туристов: памятники архитектуры, магазины и т.д.;

б) функции общегородского значения – государственный банк, кафе, ресторан, супермаркет, многочисленные универсальные магазины по продаже промышленных и продовольственных товаров, кинотеатры, базары.

2. По структурообразующей роли функциональных элементов:

а) центральные уникальные функции - банк, ресторан, памятники архитектуры, центральные кинотеатры, базары;

б) сопутствующие элементы обслуживания - к ним относятся все прочие элементы обслуживания, расположенные на площадях и в прилегающих кварталах.

3. По характеру предоставляемых услуг:

а) многофункциональные учреждения обслуживания - к таким учреждениям обслуживания в исследуемом районе можно отнести базар;

б) полифункциональные специализированные учреждения - к таким относится подавляющее большинство объектов обслуживания всех видов и уровней, расположенных на площадях и в прилегающих кварталах.

**2 этап** – моделирование структуры передвижений туристов. Основным направлением движения, которое существенно доминирует над всеми прочими направлениями, является пешеходное движение по площади. Транспортное движение общегородского значения в настоящее время перенесено под землю.

Туристы попадают на площадь по наземной части магистрали и концентрируются на перекрестках, которые рассматриваются в качестве узлов. Кроме того, узлами концентрации туристических потоков являются гостиницы.

**3 этап** – анализ затрат времени туристов. В результате анализа затрат времени туристов определяется количество времени, необходимого для реализации полного набора занятий на единицу пространства. Каждая из одновременно реализуемых функций имеет некоторую вероятность того, что при наличии выбора турист реализует именно эти, вполне определенные процессы. Практически каждая из представленных в зоне функций посещается не менее двух раз.

Вторая основная часть предпроектного анализа функционально-пространственной структуры зон туристической деятельности состоит из двух стадий:

1 стадия – выделение элементов обслуживания туризма по степени пространственно-временной устойчивости.

2 стадия – анализ визуальных связей и взаимоотношения элементов обслуживания туризма с окружающей средой.

В дальнейшем при проведении анализа туристических структур площади были выделены в отдельные группы функциональных элементов, соответствующие четырем основным группам функциональных процессов туристической деятельности:

- процесс прибытия/убытия туристов;
- процесс размещения туристов;
- процесс потребления познавательной информации туристами;
- сопутствующие процессы туристической деятельности.

В исследовании также выявлены способы оптимизации состава функциональных зон. Они представляют собой принципы организации функционально-планировочной структуры зон активной туристической деятельности. Таких принципов можно выделить три:

Принцип активизации. Этот принцип предполагает введение дополнительных функций в зону активной туристической деятельности. При этом, если функции, определявшие первоначальную специализацию узла, обладают недостаточной мощностью, возможен случай, когда специализация, как отдельного узла, так и зоны в целом, может измениться. (Рис. 2)

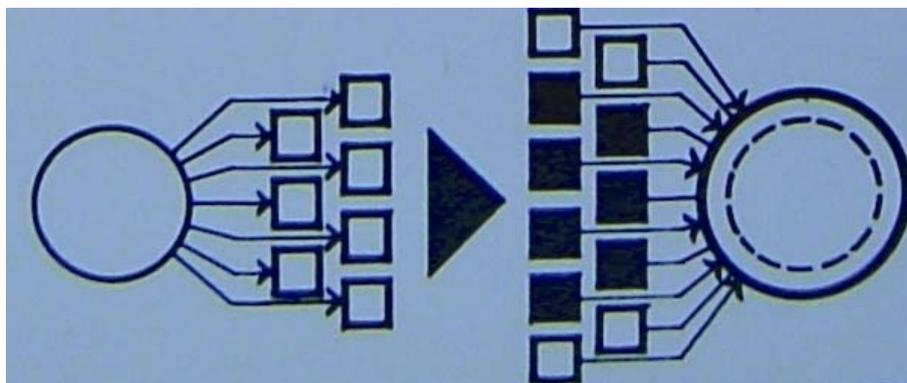


Рис. 2. Принцип активизации

Принцип разгрузки. При реализации принципа разгрузки вынос сопутствующих функций осуществляется в зону потенциального действия туризма, что предопределяет дальнейшее усложнение и увеличение сети элементов обслуживания туристической деятельности. Вынос сопутствующих функций в зону действия туризма (в крупнейшем городе, как правило, в срединную зону города) сказывается и на функционировании общегородских структур. (Рис. 3)

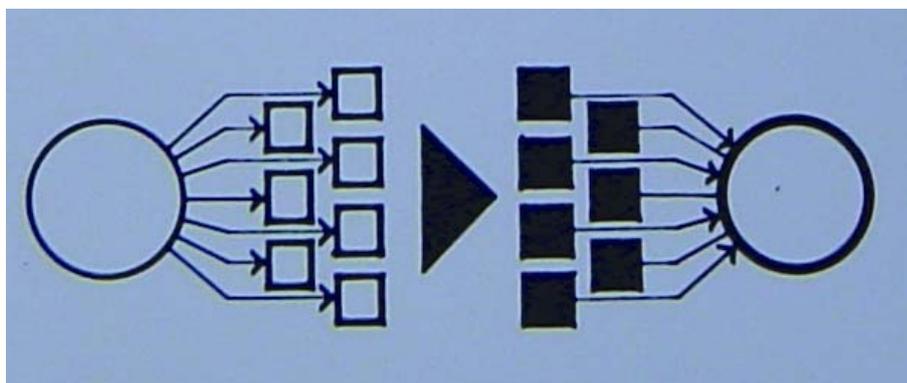


Рис. 3. Принцип разгрузки

Принцип консервации. Этот принцип предполагает ограничение функционального роста элементов объемно-пространственной структуры города в силу того, что они достигли по пропускной способности своего предельного состояния. Возможность применения принципа консервации в динамичной ситуации современного города обусловлена тем, что объекты, на которые направлен принцип консервации, включены в структуру зон и определенным образом согласуются с теми объектами, которые охватываются принципами активизации и разгрузки. (Рис. 4)

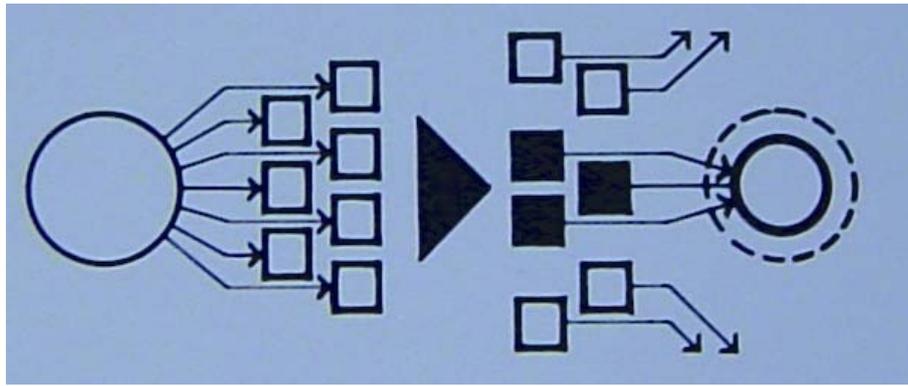


Рис. 4. Принцип консервации

Рассмотренные принципы и приемы организации функционально-пространственной структуры зон активной туристической деятельности представляют собой инструмент проведения архитектурно-планировочной реконструкции крупнейших городов - центров туризма. Количественные параметры применения рассмотренных приемов определяются исходя из конкретного расхождения между пропускной способностью элементов реконструируемой сети обслуживания туризма и существующим и планируемым туристическим потоком. Для того чтобы более полно выяснить специфику применения предлагаемых принципов и приемов организации функционально-пространственной структуры зон активной туристической деятельности, необходимо перейти к рассмотрению результатов конкретных проектных разработок по организации туристической деятельности в крупнейших городах, выполненных с помощью предлагаемых в исследовании методов. Это позволит полнее выявить достоинства и недостатки этих методов и наметить пути к их дальнейшему совершенствованию.

### Литература

1. Швидковский О. Пути реконструкции древних городов // Стройархитек. Узбекистана, 1968
2. Авдоткин Л.Н. Применение вычислительной техники в архитектурном проектировании. М., 1978
3. Бочаров Ю.П., Кудрявцев А.П. Планировочная структура современного города. М., 1972
4. Косточкин В.О. О некоторых понятиях в области архитектурного наследия // Архитектура СССР, 1972
5. Кулеева Л.М. Функционально-пространственная организация зон туристической деятельности в крупнейших городах. Автореф. дисс. М., 1980
6. Махровская А.В. Реконструкция старых жилых районов крупных городов (на примере Ленинграда). М., 1974
7. Зангене М. Развитие туризма в Иране. Тегеран - Иран, 1971
8. Замани М. Роль туризма в Иране. Тегеран - Иран, 1989

### References (Transliterated)

1. Shvidkovskij O. Puti rekonstrukcii drevnih gorodov // Strojarkhitek. Uzbekistana. 1968

2. Avdot'in L.N. Primenenie vychislitel'noj tehniki v arhitekturnom proektirovanii. M., 1978
3. Bocharov Ju.P., Kudrjavcev A.P. Planirovochnaja struktura sovremennogo goroda. M., 1972
4. Kostochkin V.O. O nekotoryh ponjatijah v oblasti arhitekturnogo nasledija // Arhitektura SSSR, 1972
5. Kuleeva L.M. Funkcional'no-prostranstvennaja organizacija zon turistkoj dejatel'nosti v krupnejshih gorodah. Avtoref. diss. M., 1980
6. Mahrovskaja A.V. Rekonstrukcija staryh zhilyh rajonov krupnyh gorodov (na primere Leningrada). M., 1974
7. Zangene M. Razvitie turizma v Irane. Tegeran - Iran, 1971
8. Zamani M. Rol' turizma v Irane. Tegeran - Iran, 1989

#### **ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ**

##### **Х. Шенаса**

Ст. преп., канд. арх., Институт Анагана, Шираз, Иран  
e-mail: [avgoonrad@yahoo.com](mailto:avgoonrad@yahoo.com)

#### **DATA ABOUT THE AUTHOR**

##### **H. Shenasa**

Senior Lecturer, PhD in Architecture, Institut Anagana, Shiras, Iran  
e-mail: [avgoonrad@yahoo.com](mailto:avgoonrad@yahoo.com)