

ТИПЫ ТУРИСТИЧЕСКИХ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ОБРАЗОВАНИЙ

*Старший преподаватель Бердикулов Азамат Адхамович,
Преподаватель Хайдаров Шохбозжон Зухриддин угли
Самаркандский государственный архитектурно-строительный
Университет имени М.Улугбека.
e-mail: xshoxbozjon@mail.ru*

Аннотация: Туристские ресурсы охватывают природные, исторические, социально-культурные объекты, включающие объекты туристского показа, а также иные объекты и учреждения, способные удовлетворить духовные потребности туристов, содействовать восстановлению и развитию их физических сил.

Ключевые слова: Туристский комплекс, туристских территорий, туристских объектов, подъемы, спады, площад, рек, озер, водохранилищ – их глубину, скорости течения воды.

Annotation: Tourist resources cover natural, historical, socio-cultural objects, including objects of tourist display, as well as other objects and institutions, able to meet the spiritual needs of tourists, promote restoration and development of their physical strength

Key words: Tourist complex, tourist areas, tourist sites, ups and downs, area, rivers, lakes, reservoirs - their depth, water flow speed.

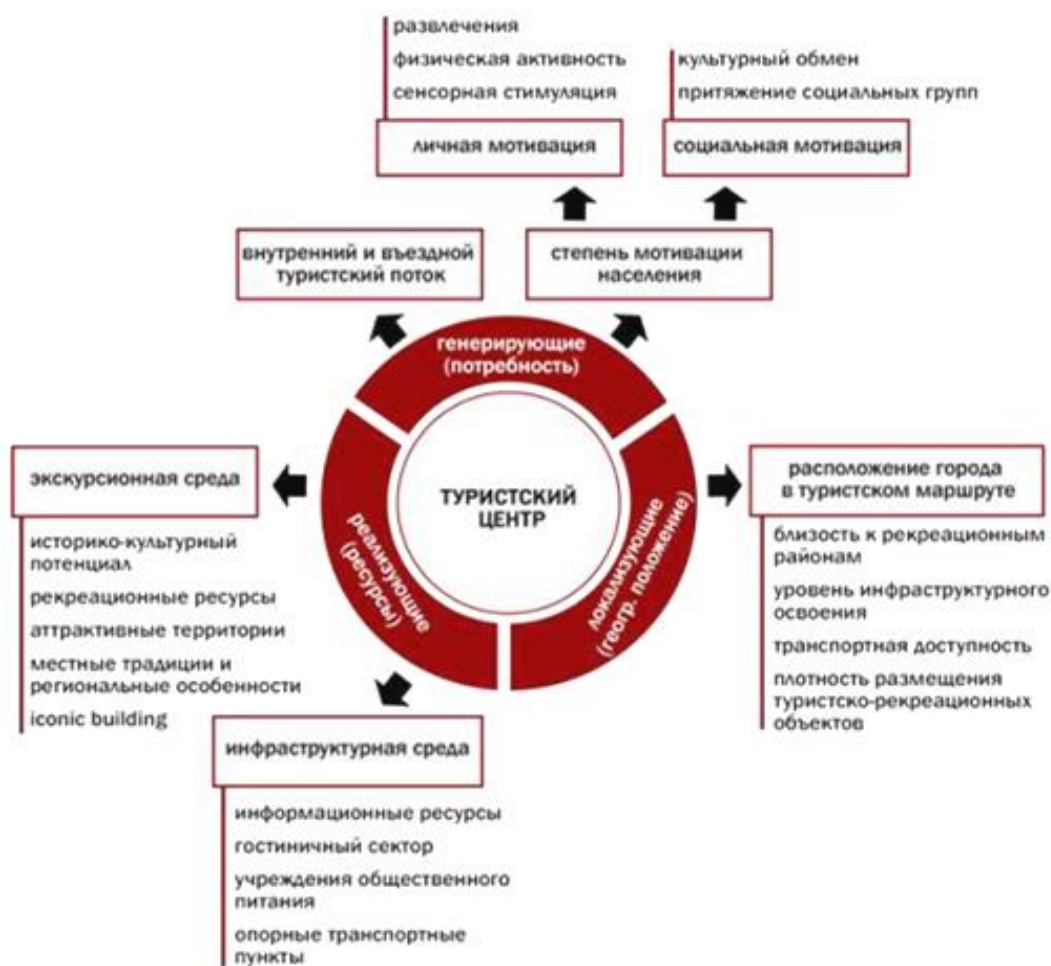
Основными типами туристских градостроительных образований являются: туристские комплексы, зоны, трассы.

Туристский комплекс – компактное градостроительное образование (площадь от нескольких гектаров до нескольких десятков гектаров), предназначенное для приема и обслуживания туристов. Туристские комплексы создаются на основе историко-культурных и природных достопримечательностей, в местах проведения массовых мероприятий, привлекающих туристов. Они могут функционировать как самостоятельные градостроительные образования или входить в состав туристских зон. Туристские комплексы различаются по функциональному профилю, посещаемости, аттрактивности туристских объектов, степени развитости туристской инфраструктуры. По функциональному профилю выделяются: комплексы познавательного, развлекательного, культурно-развлекательного, событийного, спортивного, оздоровительного, делового, религиозного (паломнического), транзитного и других видов туризма. В городах – центрах туризма создаются комплексы туристских гостиниц. Наиболее посещаемы

комплексы событийного туризма. Однако, комплексы этого типа посещаются неравномерно: большие скопления туристов во время праздников и других массовых мероприятий сменяются их «оттоком» в обычные дни. Для комплексов спортивного и делового туризма характерны «подъемы» и «спады» посещаемости. В комплексах познавательного туризма колебания посещаемости туристов и экскурсантов меньше, но и в них количество посетителей существенно различается в разные периоды года и дни недели. Наибольшее количество туристов приходится на летний период, а также на школьные и студенческие каникулы. Историческая, культурная, художественная ценность объектов, привлекающих туристов, существенно влияет на их посещаемость. Наиболее посещаемы туристами комплексы, в которых имеются объекты, включенные в Список всемирного культурного наследия ЮНЕСКО – историко-культурные или природные ценности международного значения. Для того, чтобы обеспечивалась удобная пешеходная доступность объектов осмотра и обслуживания туристов, желательно, чтобы линейные размеры туристского комплекса не превышали 1 км, а радиус доступности остановок общественного пассажирского транспорта и основных объектов обслуживания туристов от главных достопримечательностей был не более 500 м (5-7-минутная пешеходная доступность) [1, 2]. Развитая сеть объектов обслуживания является необходимым условием эффективного функционирования туристских комплексов. Состав объектов обслуживания определяется с учетом функционального профиля туристских комплексов и включает обязательные и желательные объекты. Важно, чтобы туристам не только предоставлялся полный комплекс необходимых услуг, но и имелась возможность выбора объектов обслуживания. Туристская зона – градостроительное образование площадью несколько десятков или сотен гектаров, преобладающей функцией которого является обслуживание туристов. Туристские зоны создаются в местах концентрации туристских ресурсов и объектов туристской инфраструктуры. Различают туристские зоны монофункциональные (познавательного, развлекательного, делового, спортивного и другие виды туризма) и многофункциональные, в которых соседствуют объекты разного туристского профиля. В городах с ценным историко-культурным наследием создаются культурно-туристские зоны. В туристских зонах предусматривается создание полного комплекса услуг для туристов в пределах 15-минутной пешеходно-транспортной доступности, включая посещение туристических достопримечательностей, мест проживания (гостиничные комплексы, апартаменты, арендуемые квартиры), справочно-информационного, транспортного, торгового, бытового, медицинского обслуживания, объектов

развлечений (досуговые комплексы, театры, киноконцертные залы), автостоянок. При определении местоположения и планировочных параметров туристских зон, наряду с реальными туристскими пространствами (уже используемыми в системе туризма), важно выявление потенциальных туристских пространств (обладающих ресурсами для развития туризма, которые пока не востребованы). В пределах туристских зон посетители размещаются не равномерно.

ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ФОРМИРОВАНИЕ СИСТЕМЫ ТУРИСТСКИХ ЦЕНТРОВ



литературы [3]

Наиболее высока плотность посетителей в местах проведения массовых мероприятий и вблизи объектов туристско-экскурсионного показа, обычно в радиусе до 100 м от них. При проектировании туристских зон следует регулировать плотность посетителей путем рационального размещения объектов обслуживания туристов, не допуская чрезмерной концентрации посетителей. В качестве примера туристской зоны можно привести «Старый

город» в г. Суджоу, Китай. После завершения строительства Великого канала г. Сучжоу, расположенный вдалеке от моря, стал портом и превратился в большой торговый город. В XIV в. город стал ведущим в Китае центром по производству шелка, в котором городские каналы выполняли важную транспортную функцию. Своего расцвета город достиг в XVI в. Туристская зона площадью 14,2 кв. км формируется на основе историко-культурных ценностей международного и национального значения и развитой сети объектов обслуживания туристов. В состав туристской зоны входят 7 туристских комплексов, расположенных на расстоянии от 500 м до 1000 м друг от друга.

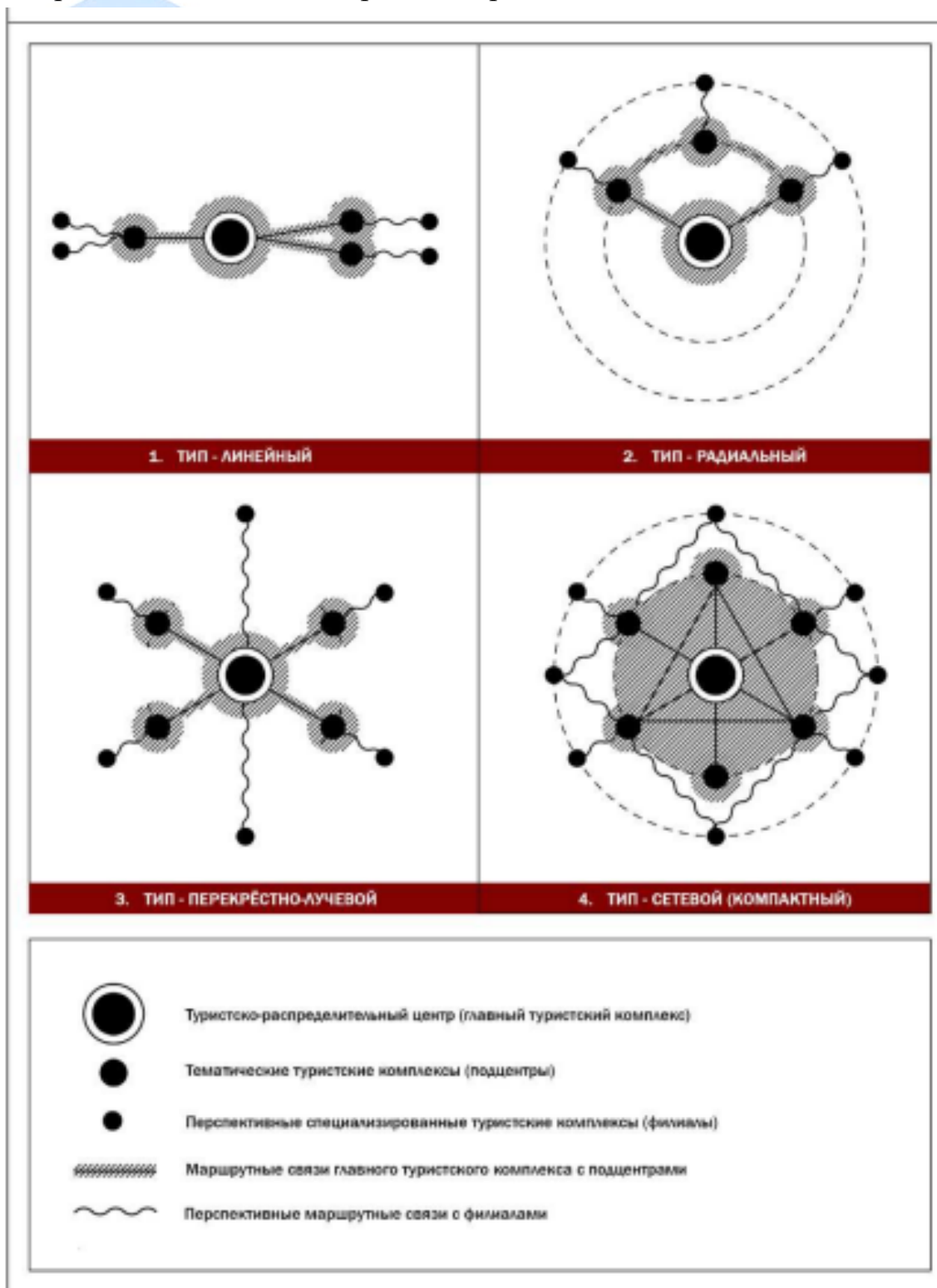
Туристская трасса – транспортная или пешеходная коммуникация (дорога, тропа, водный путь и т.п.), специально выделенная и обустроенная для передвижения туристов. Туристские трассы различаются по местоположению (городские, пригородные, межселенные), значимости (международного, национального, регионального, местного значения), способам передвижения туристов (автомобильные, железнодорожные, пешеходные, велосипедные, конные, водные), особенностям трассировки (линейные, радиальные, диагональные, кольцевые, другие).

Городские туристские трассы – автомобильные, железнодорожные, пешеходные, велосипедные, водные туристские трассы, которые обеспечивают связи между въездами в города, транспортными узлами, объектами посещения и обслуживания туристов в городах. Автомобильные (автобусные) туристские трассы в городах подразделяются на основные и дополнительные. Основные туристские трассы обеспечивают связи между объектами массовых посещений туристов, дополнительные – связи с объектами, расположенными в стороне от основных туристских трасс. Основные туристские трассы формируются на базе магистральных улиц и дорог городов, дополнительные – на базе улиц и дорог местного значения. Железные дороги, которыми пользуются туристы, въезжая в города и передвигаясь по городской территории, также относятся к городским туристским трассам. Пешеходные туристские трассы в городах – это преимущественно прогулочных пути передвижения туристов, с которых открываются виды на памятники архитектуры, ландшафты. Они создаются в исторических районах и в составе водно-парковых систем городов. В исторических районах городов популярно катание туристов на конных экипажах, для чего следует выделяются специальные конные туристские трассы, на которых нет автомобильного движения и малоллюдно. Водные туристские трассы в городах используются для экскурсий и прогулок на теплоходах, лодках, водных велосипедах. С воды открываются новые ракурсы восприятия городских пространств и такие прогулки пользуются популярностью среди туристов. При организации водных туристских трасс

необходимо учитывать гидрологические особенности рек, озер, водохранилищ – их глубину, скорости течения воды, наличие плотин и т.п. Пригородные туристские трассы. В пригородных зонах городов – центров туризма, как и в самих городах, формируется развитая сеть туристских трасс. Автомобильные (автобусные) пригородные туристские трассы создаются на основе как современных, так и исторических дорог, вдоль которых расположены памятники архитектуры, истории, культуры, природные достопримечательности. Железнодорожные пригородные туристские трассы – это железные дороги, которыми пользуются туристы. На пригородных железнодорожных станциях, расположенных вблизи туристских достопримечательностей, создаются комплексы обслуживания туристов, включающие: остановки маршрутного транспорта, подвозящего к туристским достопримечательностям, зал ожидания, кафе или пункт быстрого питания, туалеты, киоски или автоматы по продаже прохладительных напитков, продовольственных и промышленных товаров первой необходимости, пункт туристской информации, телефонной и интернет связи. Такие комплексы могут использоваться как организованными, так и неорганизованными туристами. Пешеходные, велосипедные и конные пригородные туристские трассы предназначены для спортивно-оздоровительных походов по пригородным ландшафтам с посещением туристскоэкскурсионных объектов. Их целесообразно размещать взаимосвязано. Желательно также, чтобы у туристов имелись возможности пересадки с пригородных поездов на пешеходные, велосипедные и конные туристские трассы. Водные пригородные туристские трассы формируются на основе водоемов и водотоков, по которым возможна организация туристских походов. Межселенные туристские трассы. Это транспортные магистрали, связывающие города – туристские центры между собой, с национальными и региональными природными парками, другими привлекательными для туристов территориями. Габариты и радиусы поворотов автомобильных туристских трасс проектируются с учетом требований безопасного движения крупногабаритных туристских автобусов. Вдоль межселенных туристских трасс формируются придорожные полосы шириной по 100 м в каждую сторону от трассы, в пределах которых размещаются площадки отдыха со стоянками для автомобилей и туристских автобусов, видовые площадки, с которых раскрываются виды на памятники архитектуры, живописные ландшафты. Придорожные полосы вдоль туристских трасс подлежат ландшафтному благоустройству, декоративному озеленению.

Туристские трассы международного значения проходят по нескольким странам. В качестве примера такой трассы можно привести трансевропейскую транспортную магистраль, связывающую туристские центры стран Западной,

Центральной и Восточной Европы – Лиссабон-Мадрид-Париж-Берлин-Варшава-Брест-Минск-Москва-города центра России.



литературы [3]

Туристские трассы национального значения формируются в пределах территории страны. При оценке возможностей и целесообразности использования транспортных коммуникаций в системе туризма, в первую

очередь учитывается наличие объектов туристской притягательности вблизи дорог, а также технические характеристики дорог и уровень развитости объектов обслуживания туристов. Туристские трассы регионального и местного значения дополняют сеть туристских трасс международного и национального значения и создаются с учетом организации тематических туристско-экскурсионных маршрутов. Они не менее важны для организации туризма, чем трассы международного и национального значения, так как позволяют значительно расширить сеть предлагаемых для посещения туристам объектов и территорий.

Список литературы

1. Потаев, Г.А. Преобразование и развитие городов – центров туризма / Г.А. Потаев. – Минск: БНТУ, 2010. – 227 с.
2. Потаев, Г.А. Планировка, застройка и благоустройство городов – центров туризма: пособие проектировщику / Г.А. Потаев, Г.Р. Потаева. – Минск: «Минсктиппроект», 2011. – 204 с.: ил
3. Булатова Е.К., Ульчицкий О.А. Архитектура туризма и туристических комплексов [Электронный ресурс] : учебное пособие
4. Саидова, Н., & Хайдаров, Ш. (2019). ВЛИЯНИЕ НА СОСТОЯНИЕ ГОРОДА, ХАРАКТЕРИСТИКА И ВИДЫ ОТХОДОВ, ОБРАЗУЮЩИХСЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ПО ПРОИЗВОДСТВУ КИРПИЧА. In НАУЧНАЯ ДИСКУССИЯ СОВРЕМЕННОЙ МОЛОДЁЖИ: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ, ДОСТИЖЕНИЯ И ИННОВАЦИИ (pp. 37-39).
5. КЕЛЬДИЯРОВА, Г. Ф., ЯКУБОВ, Т. Б., ОЛИМОВА, Д. А., & ХАЙДАРОВ, Ш. З. (2018). ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ И ПРОВЕДЕНИЯ ПЛАНИРОВОЧНЫХ, СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ В САМАРКАНДСКОМ ОБЛАСТИ. In НАУЧНАЯ ДИСКУССИЯ СОВРЕМЕННОЙ МОЛОДЁЖИ: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ, ДОСТИЖЕНИЯ И ИННОВАЦИИ (pp. 177-179).
6. Пардаев, О. Н., Бердикулов, А. А., Хайдаров, Ш. З. Ў., & Шоҳрух, Р. Ў. Б. (2021). Ривожланаётган шаҳарларда йўл ҳаракати жадаллигини муқобиллаштириш усуллари. *Science and Education*, 2(6), 313-319.
7. SHAKHRISABZ CITY-ARCHITECTURAL HISTORICAL RESPONSIBILITIES FM Madiev, SZ Khaydarov - FM Madiev, & SZ Khaydarov (Muh.), *Zbiór artykułów*, 2020
8. Madiev, F. M., & Xudayberdiev, A. Restoration is not labor, it is science.“. *Science and Education*, 2(4), 157-162.
9. Akram, I., & Zukhra, K. (2022). Problems and Prospects of Transport Development in Samarkand. *Global Scientific Review*, 3, 19-22.

10. Sh, F. (2023). SHAHARLARDA AVTOMOBILLAR TO'XTASH JOYLARI VA GARAJLAR. *Journal of new century innovations*, 24(2), 52-56.
11. Karimova, Z. Z. (2023). PIYODALAR HARAKAT XAFVSIZLIGINI OSHIRISH YO'LLARI. *Journal of new century innovations*, 24(2), 44-51.
12. Akram, I., & Zukhra, K. (2022). Problems and Prospects of Transport Development in Samarkand. *Global Scientific Review*, 3, 19-22.
13. Худойбердиев, А., Бекназаров, М. Б., Санаева, Н. П., & Ачилдиев, Р. М. (2015). ИНЖЕНЕРЛИК ТАРМОҚЛАРИ ҚУРИЛИШИ СТРОИТЕЛЬСТВО ИНЖЕНЕРНЫХ СЕТЕЙ. МЕМОРИАЛИК va QURILISH MUAMMOLARI, 61.
14. Achildiyev, R. M., & Otabekova, D. (2022). YIRIK SHAHARLARDA TRANSPORT MUAMMOLARINI HAL ETISHDA XORIJIY TAJRIBALAR. *Academic research in educational sciences*, 3(11), 496-502.
15. SALIEVA, N. M., & BERDIKULOV, A. A. (2016). ORIENTATING URBAN TRANSPORT SYSTEM FROM BREAK-EVEN TO THE ECONOMIK AND ECOLOGICAL EFFICIENCY. In *Будущее науки-2016* (pp. 131-134).
16. Бердикулов, А., Давлатов, И., & Хурсандова, Б. (2021). Размещение промышленных предприятий в городе. *Science and Education*, 2(6), 138-144.