

Во всех переговорных комнатах одна из стен акцентирована ярким принтом с изображением пейзажа - авторами фотографий являются сотрудники компании со всего мира.

Особое внимание архитекторы уделили подсветке фактурных стен - чтобы проявить рельеф кирпичной кладки использовались светильники, встроенные в пол, и прожекторы на треке. [7]

Вывод

На сегодняшний день индустрия туризма является одной из наиболее интенсивно развивающихся и доходных отраслей мировой экономики. Приоритеты в создании дизайн-проектов современных туристических бюро отдаются разработке комфортной среды, в которой клиент сможет почувствовать атмосферу предстоящего путешествия и настроиться на отдых. Поэтому необходимо знать, как эффективно и лаконично организовать пространства туристической фирмы так, чтобы создать запоминающийся и респектабельный облик.

Библиографический список

<https://strourem.ru/interer-i-eksterer/varianty-dizajna-interera-dlya-ofisa-turagentstva.html> [Электронный ресурс]

<http://moydodur.com/stati/dizaien-ofisa-turagentstva-kak-zainteresovat-klienta.html> [Электронный ресурс]

<https://domdvordorogi.ru/dizayn-ofisa-turfirmyi-osnovnyie-pravila/> [Электронный ресурс]

<https://www.na-obo.ru/faq/4401.html> [Электронный ресурс]

<http://lavrovstudia.ru/dizayn-interera-turfirmy.html> [Электронный ресурс]

<https://newsroom.expedia.com/2018-11-29-Expedia-Group-Reveals-Newest-Designs-for-Seattle-Campus-Headquarters> [Электронный ресурс]

<https://officenext.ru/projects/project-20115-booking-com/> [Электронный ресурс]

© Калмыкова К. А., Матовников С. А., 2020

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ И УРОВЕНЬ ИХ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕД ОБЩЕСТВОМ

Голубенко В.В.

к.т.н.,

Малофеев А.Г.

к.т.н.

Сибирский автомобильно-дорожный университет

Развитие любой общественной формации связано с расширением транспортных коммуникаций: авиации, морского и железнодорожного транспорта, автомобильных дорог, трубопроводов и перемещением людских и материальных потоков. Важную роль в этом процессе уделяется автомобильному транспорту. Эта структура будет успешно выполнять свои функции, если имеются удобные транспортные пути, надежные транспортные средства и организовано движение. При выполнении транспортных операций довольно часто возникают негативные явления – дорожно-транспортные происшествия, сопровождающиеся задержкой движения, травмированием и гибелью участников движения. По данным ГИБДД с 2000 по 2018 гг. на дорогах России погибло 537093 человек, количество раненых более чем в 10 раз.

Количество автомобилей в настоящее время в нашей стране превысило 50 млн шт. Ежедневно пользуются автомобильным транспортом 80 млн человек. Это самая многочисленная отрасль

материального производства. Россия по числу погибших на дорогах занимает первое место в Европе на 1 млн. жителей.

В «Докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире» за 2013 год представлена информация о безопасности дорожного движения из 182 стран, на которые приходится почти 99% населения мира, или 6,8 миллиарда человек. В докладе указано, что во всем мире общее число случаев смерти в результате дорожно-транспортных аварий остается недопустимо высоким - 1,24 миллиона случаев в год. Лишь 28 стран, на которые приходится 7 % населения мира, имеют всесторонние законы в области безопасности дорожного движения, регулирующие пять основных факторов риска: управление транспортными средствами в нетрезвом состоянии, превышение скорости, а также неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих устройств.

Смертность на дорогах Мира

- Почти 40% погибших в дорожных авариях составляют пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты
- Более высокому риску гибели в ДТП подвержены мужчины, дети и пожилые люди
- ДТП являются основной причиной смерти молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет

Источник: Доклад ВОЗ глобального состояния по безопасности дорожного движения, 2015 г.

Число погибших в 2015 году на 1 000 000 человек

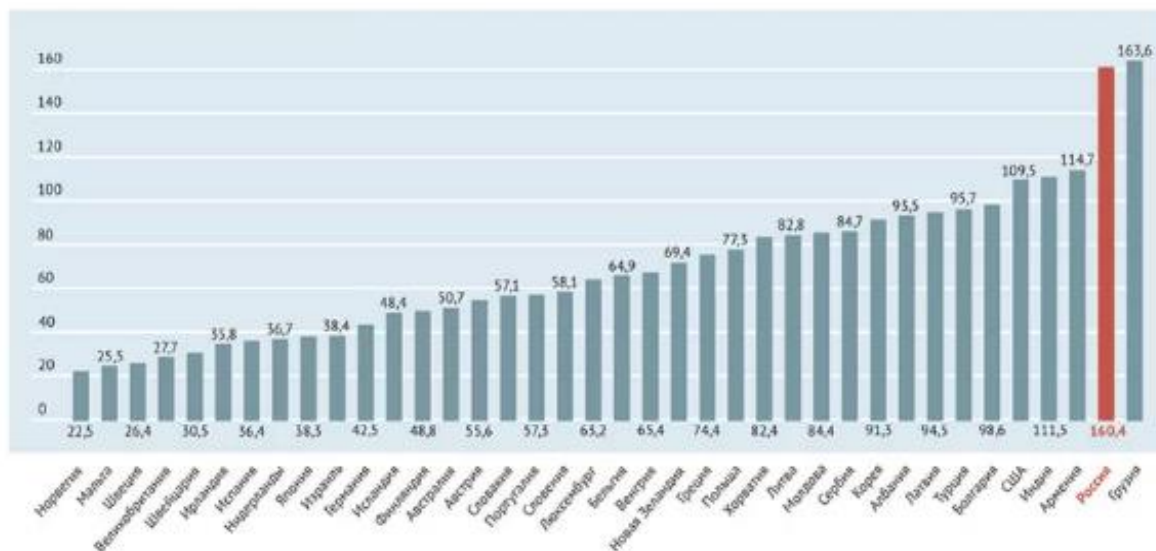


Рис. 1. Распределение стран мира по числу погибших на 1 000 000 человек

Рассматривая рис. 1, напрашивается вывод: либо мы неправильно проектируем автомобильные дороги, либо система управления безопасностью движения на дорогах в стране не обеспечивает безопасность, либо наши водители не имеют достаточной квалификации управления автомобилями?

В соответствии Федеральным законом [1] объектом технического регулирования являются здания и сооружения любого назначения (в том числе входящие в их состав сети инженерно-технического обеспечения и системы инженерно-технического обеспечения), а также связанные со зданиями и с сооружениями процессы проектирования (включая изыскания), строительства, монтажа, наладки, эксплуатации и утилизации (сноса). Все здания и сооружения, в том числе и автомобильные дороги попадают под действие этого закона.

В соответствии с [2], статья 3, сооружением признается автомобильная дорога как объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные

сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог. Автомобильные дороги общей сети с полным основанием соответствуют указанному закону, в том числе процессы проектирования (включая изыскания), строительства, монтажа, наладки, эксплуатации и утилизации (сноса)

Авария – опасное техногенное происшествие, создающее на объекте, определенной территории или акватории угрозу жизни и здоровью людей и приводящее к разрушению или повреждению зданий, сооружений, оборудования и транспортных средств, нарушению производственного или транспортного процесса, нанесению ущерба окружающей среде.

Применительно для автомобильных дорог техногенное происшествие - авария, создающее на объекте, определенной территории или акватории угрозу жизни и здоровью людей. Такой аварией можно считать и дорожно-транспортные происшествия, при котором происходит нарушению производственного или транспортного процесса, задержки движения – пробки, вызывающие заторы и перерыв движения, а также травмирование и гибель людей, повреждение транспортных средств и дорожных сооружений.

Технический регламент Таможенного союза [3] ТР ТС 014/2011 Безопасность автомобильных дорог, принят в целях обеспечения на стадиях

проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации автомобильных дорог:

- а) защиты жизни и (или) здоровья граждан, имущества;
- б) охраны окружающей среды, животных и растений;
- в) предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей;
- г) обеспечения энергетической эффективности и ресурсосбережения.

Технический регламент устанавливает минимально необходимые требования безопасности к автомобильным дорогам и процессам их проектирования, строительства, реконструкции, капитального ремонта и эксплуатации, а также формы и порядок оценки соответствия этим требованиям.

На стадии проектирования автомобильных дорог, выбора плана трассы и продольного профиля в соответствии со Сводом Правил [4] рассматривается идеализированная схема – движение одиночного автомобиля по одной полосе. Транспортный поток отсутствует.

Расчетная ситуация – учитываемый в расчете комплекс возможных условий, определяющих расчетные требования к строительным конструкциям, системам инженерно-технического обеспечения и частям указанных конструкций и систем.

Характеристики безопасности здания или сооружения – количественные и качественные показатели свойств строительных конструкций, оснований, материалов, элементов сетей инженерно-технического обеспечения и систем инженерно-технического обеспечения, посредством соблюдения которых обеспечивается соответствие здания или сооружения требованиям безопасности.

Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» [] определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Приведены определения:

безопасность дорожного движения - состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий;

обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий; (Сразу хочется спросить: если происходят ДТП – это бездеятельность, то чья?)

Следующее определение полностью соответствует цели закона:

аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) - участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-

транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди.

Очень «чёткое» определение! Если в течении «отчетного» года произошло 2 или 1 ДТП – это не аварийно-опасный участок. Если на каждом километре дороги гибнет по одному человеку в год – это тоже не аварийно-опасная дорога.

Не зависимо от того, когда произошло ДТП – **это опасный и аварийный участок!**

В соответствии с Федеральным законом [5], основные направления обеспечения безопасности дорожного движения осуществляются посредством установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Согласно утвержденным положениям, полномочия и ответственность федеральных органов исполнительной власти распределены следующим образом:

а) Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации обеспечивает соблюдение юридическими лицами законодательства Российской Федерации и иных нормативных правовых актов, по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, проведение мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий и осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области обеспечения.

б) Федеральное дорожное агентство организует «учет показателей состояния безопасности дорожного движения» и осуществляет «мероприятия, направленные на обеспечение безопасности движения на участках автомобильных дорог общего пользования, федерального значения при проведении работ по их строительству, реконструкции, ремонту и содержанию».

в) Министерство транспорта Российской Федерации принимает нормативные - правовые акты в области организации дорожного движения.

Ни на один, из указанных выше федеральных органов исполнительной власти, ответственность за безопасность дорожного движения не возложена, как это определено Федеральным законом. Но, ответственные за безопасность дорожного движения все-таки есть - это участники дорожного движения, исполнители работ (на этапах проектирования реконструкции и строительства) и лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог.

Идентификация зданий или сооружений [1], в том числе и автомобильных дорог, должна проводиться в соответствии с законодательством Российской Федерации. В случае отсутствия предусмотренных законодательством Российской

Федерации общероссийских классификаторов технико-экономической и социальной информации застройщик (заказчик) вправе для идентификации здания или сооружения по указанным признакам использовать классификаторы, включенные в нормативные правовые акты, утвержденные федеральными органами исполнительной власти.

В результате идентификации здания или сооружения, оно должно быть отнесено к одному из следующих уровней ответственности:

- 1) повышенный;
- 2) нормальный;
- 3) пониженный.

К зданиям и сооружениям повышенного уровня ответственности относятся здания и сооружения, отнесенные в соответствии с Градостроительным кодексом Российской Федерации к особо опасным, технически сложным или уникальным объектам.

К зданиям и сооружениям нормального уровня ответственности относятся все здания и сооружения, за исключением зданий и сооружений повышенного и пониженного уровней ответственности.

К зданиям и сооружениям пониженного уровня ответственности относятся здания и сооружения временного (сезонного) назначения, а также здания и сооружения вспомогательного использования, связанные с осуществлением строительства или реконструкции здания или сооружения либо расположенные на земельных участках, предоставленных для индивидуального жилищного строительства.

К какому уровню ответственности сооружений следует относить автомобильные дороги?

Обратимся к Градостроительному кодексу редакции 2004 г. Статья 48.1. [6]. Особо опасные, технически сложные и уникальные объекты, пункт 10) автомобильные дороги общего пользования федерального значения и относящиеся к ним транспортные инженерные сооружения. Как видим федеральные дороги относили к сложным объектам. А не федеральные дороги – к простейшим (нормальным) объектам.

Затем Законодатель принял решение - что не следует относить к этому списку федеральные дороги, и пункт 10 исчез из статьи 48.1 без объяснения [6]. Автомобильные дороги, как посчитал Законодатель, это простейшие транспортные объекты, их в России какой-то всего лишь 1,4 млн км.

Учитывая высокий травматизм в транспортном комплексе страны, необходимо автомобильные дороги федерального и регионального значения относить к зданиям и сооружениям повышенного уровня ответственности.

В проектной документации опасных производственных объектов, к зданиям или сооружениям повышенного уровня ответственности, должны быть предусмотрены конструктивные и организационно-технические меры по защите жизни и здоровья людей и

окружающей среды от опасных последствий аварий в процессе строительства, эксплуатации, консервации и сноса (демонтажа) таких объектов.

В актуализированной редакции (СП) [4] не приводятся требования по обеспечению безопасности движения по дорогам на стадии проектирования.

При подготовке технического задания на проектирование строительства, капитального ремонта и реконструкцию дорог, показатели по безопасности движения не включаются в техническое задание на проектирование автомобильных дорог как объекта инфраструктуры.

При технико-экономическом сравнении вариантов проектных решений не анализируются условия, которые приводят к снижению числа и тяжести аварий. При этом не выполняются расчеты по экономической эффективности предлагаемых решений.

Как правильно заметил Президент ассоциации дорожных - исследовательских организаций «Родос» О.В. Скворцов об актуализации СНиП 2.05.02-85 Автомобильные дороги в СП 34.13330.2012, «актуализация свелась к замене обложки документа», но не содержания».

Считаем необходимым в срочном порядке из-за чрезвычайной опасности автомобильных и городских дорог отнести их к сооружениям повышенного уровня ответственности. Это нужно закрепить законодательно.

Как указано в статье 15 [1], в случае отсутствия требований безопасности, а также проектируемые мероприятия по безопасности должны быть обоснованы одним или несколькими из следующих способов:

- 1) результаты исследований;
- 2) расчеты и (или) испытания, выполненные по сертифицированным или апробированным иным способом методикам;
- 3) моделирование сценариев возникновения опасных природных процессов и явлений и (или) техногенных воздействий, в том числе при неблагоприятном сочетании опасных природных процессов и явлений и (или) техногенных воздействий;
- 4) оценка риска возникновения опасных природных процессов и явлений и (или) техногенных воздействий.

Зарубежные эксперты на основании анализа отчетов о причинах аварийности в разных странах, пришли к выводу, что в 30% ДТП связано с несовершенством конструкции дорог, т.е. норм их проектирования и строительства. Эти выводы получили подтверждение на практике, когда принятие в других странах новых норм проектирования дорог привело к снижению аварийности на 20 - 30%.

При проектировании здания или сооружения повышенного уровня ответственности должна быть учтена также аварийная расчетная ситуация, имеющая малую вероятность возникновения и небольшую продолжительность, но являющаяся

важной с точки зрения последствий достижения предельных состояний, которые могут возникнуть при этой ситуации (в том числе предельных состояний при ситуации, возникающей в связи со взрывом, столкновением, с аварией, пожаром, а также непосредственно после отказа одной из несущих строительных конструкций).

Обратимся к [10]. Даются разъяснения некоторых понятий.

Аварийность - показатель безопасности движения в виде абсолютного числа дорожно-транспортных происшествий, числа погибших и раненных или в виде отношения количества ДТП к числу транспортных средств, численности населения или пробегу автомобилей за определенный промежуток времени.

Показатель безопасности – абсолютное число ДТП, число погибших и раненных (?!). Как можно оценивать безопасность движения абсолютным числом ДТП на стадии проектирования?

Безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

В каком контексте следует понимать «состояние данного процесса»?

Безопасность дорожного движения» – состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий.

Сразу встает вопрос: чем измерить состояние данного процесса и степень защищенности. Нужно привести показатели.

Обеспечение безопасности дорожного движения — деятельность, направленная на предупреждение причин дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий. Такое определение имеет не конкретную форму и самое главное, обезличенное значение. Должно быть четко определено – исключение причин ДТП.

Для оценки относительной опасности движения по дорогам следует применять методы коэффициентов безопасности, конфликтных ситуаций, основанные на анализе графика изменения скоростей движения по дороге [8].

Коэффициентами безопасности называют отношение максимальной скорости движения на участке к максимальной скорости въезда автомобилей на этот участок (начальная скорость движения). Метод коэффициентов безопасности учитывает движения одиночного автомобиля, что характерно для условий движения на дорогах с малой интенсивностью или часов спада движения на более загруженных дорогах. Участки по опасности для движения оценивают исходя из значений коэффициента безопасности. В проектах

новых дорог недопустимы участки с коэффициентами безопасности, меньшими 0,8.

Методика определения итогового коэффициента аварийности была предложена проф. В.Ф. Бабковым и дополненная проф. А.П. Васильевым, который позволяет учесть влияние элементов плана, профиля, ситуации на дороге, наличие застроенных территорий, искусственных сооружений, примыканий и пересечений, сезонов года [8].

Коэффициент аварийности $K_{ав}$ представляет собой произведение частных коэффициентов, учитывающих влияние отдельных элементов плана и профиля,

$$K_{ав} = \prod_1^{20} K_i,$$

где K_i — частные коэффициенты аварийности, представляющие отношение количества ДТП на участке дорог с различными элементами плана и профиля к количеству ДТП на эталонном горизонтальном прямом участке дороги с проезжей частью шириной 7,5 м, шероховатым покрытием и укрепленными обочинами шириной 3,5 м.

Этот метод эффективен на стадии проектирования дороги, частные коэффициенты аварийности определяются геометрией дороги и наличием пересечений с другими транспортными путями. Интенсивность движения рассматривается как постоянная величина, не учитывается её изменение во времени и по ширине проезжей части.

Фактически на отдельных участках дороги имеем различные скорости, интенсивности и состав транспортного потока и его плотность, которые меняются по часам суток, дням недели и сезонам года. Итоговый коэффициент аварийности даёт статическое представление о дороге. Можно двигаться по одному и тому же участку с минимальной скоростью и с максимальной. Вероятность возникновения ДТП будет различна. В первом случае она будет ниже.

На дорогах федерального значения произошла пятая часть всех ДТП (21,6%). Здесь погибло 6530 и ранено 21574 человека [10].

На этих участках зарегистрировано 13593 ДТП. Тяжесть последствий таких происшествий превысила значение аналогичного показателя для федеральных дорог в целом и составила 24 погибших на 100 пострадавших.

В течение года на каждых 100 км федеральных дорог (исключая участки в городах и населенных пунктах) произошло 30 ДТП, что в 6 раз больше, чем на всех автомобильных дорогах всех городов и населенных пунктов.

Распределения ДТП по часам суток показано на рис. 2.

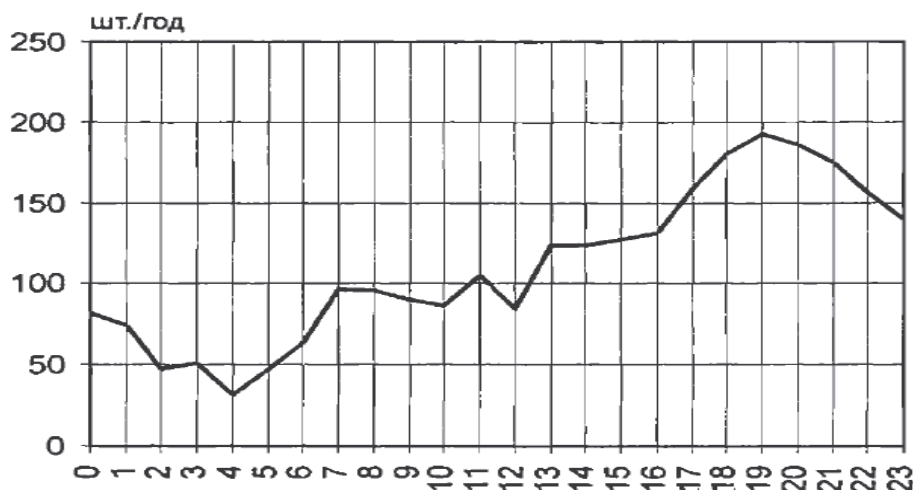


Рис. 2. Распределение ДТП по часам суток на федеральных дорогах

Наибольшее количество ДТП происходит в дневное время с 7 до 23 часов. Это соответствует большей часовой интенсивности движения.

Как следует из (рис. 2), следует принимать в расчетах безопасности движения не среднюю суточную интенсивность движения, а часовую интенсивность движения с 17 до 23 часов, когда имеем наиболее плотные транспортные потоки и когда вероятность возникновения ДТП наибольшая и этот промежуток времени следует принять расчетным, а не среднесуточную интенсивность движения.

При проектировании новых автомобильных дорог и их реконструкции [3] в нашей стране принято понятие среднегодовая суточная интенсивность движения соответствующая 50 часу наибольшей интенсивности в течении 1 года. Другими словами, 50 часов в год автомобильная дорога может быть перегружена транспортным потоком по интенсивности движения. Западные страны используют 30-часовую зависимость. В этом случае мы расчетную интенсивность движения занижаем в 1,7 раза.

Как показывают исследования, [10] наибольшая пропускная способность автомобильных дорог наблюдается при уровне загрузки движением 0,5 – 0,55, которая соответствует уровню удобства Б [4].

Выводы.

1. В соответствии с Федеральным Законом [1] автомобильные дороги следует отнести к сооружениям повышенного уровня ответственности. Это нужно закрепить законодательно и обеспечить безопасность движения на всех стадиях жизненного цикла дорог.

2. Необходимо разработать и утвердить методику оценки безопасности движения, как на стадии проектирования, так и в процессе эксплуатации дорог.

3. Расчетной ситуацией на дороге признать условия максимальной часовой интенсивности и в качестве расчетных условий принимать уровень загрузки дорог движением не более 0,6.

4. В техническом задании на разработку проектной документации на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт должен быть указан уровень безопасности движения по дорогам.

5. Ответственным органом за обеспечение безопасности движения признать эксплуатационные подразделения дорожных органов как владельцев автомобильных дорог совместно с подразделениями территориальных органов ГИБДД

Библиографический список

1. Федеральный закон Российской Федерации от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».
2. Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации". Опубликовано 14 ноября 2007 г.
3. Технический регламент таможенного союза. Безопасность автомобильных дорог. ТР ТС 014/2011. Утвержден Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827.
4. СП 34.13330.2012. Автомобильные дороги. – М: ООО «Аналитик», 2013. – 112 с.
5. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 N 196-ФЗ (последняя редакция. Принят Государственной Думой 15 ноября 1995 года (с изменениями на 30 июля 2019 года).
6. Федеральный закон Российской Федерации от 27 июля 2010 г. N 240-ФЗ «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».
7. Аналитическая записка к проекту федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах». Подготовлена президентом проектных и изыскательских организаций «Родос» О.В. Скворцовым.

8. ВСН 25-86. Указания по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. Минавтодор РСФСР. Москва "Транспорт" 1988.- 153 с.

9. Всемирный доклад о предупреждении дорожно-транспортного травматизма. Всемирная организация здравоохранения Женева 2004 г

10. Вероятностные и имитационные подходы к

оптимизации автодорожного движения. Под редакцией чл.-корр. РАН В.М. Приходько. - М.: Мир, 2003, - 368 с.

11. ОДМ 218.4.005-2010 «Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах». Издан на основании распоряжения Федерального дорожного агентства от 12.01.2011 N 13-р.

УДК 721.02

ГРНТИ 67.07.31

ОСОБЕННОСТИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЭТНОКУЛЬТУРНОГО ЦЕНТРА

Сорокина Мария Михайловна

ст. гр. ДАС-1-15,

ВолгГТУ ИАИС,

г. Волгоград

Волков Владимир Степанович

Доцент Каф. ДиМДИ,

ВолгГТУ ИАИС,

г. Волгоград

АННОТАЦИЯ

В статье рассматривается актуальность и задачи этнокультурного центра в современном мире. Отражены особенности проектирования, которые были выявлены в ходе анализа аналогов.

ANNOTATION

The article considers the relevance and tasks of the ethno-cultural center in the modern world. The article reflects the design features, that were identified during the analysis of analogues.

Ключевые слова: этнокультурный центр, культурный центр

Keywords: ethno-cultural center, cultural center

В постоянно меняющихся социально-экономических и политических условиях жизни общества возникают кризисы национальных отношений. Особенно они проявляются в шовинистических и экстремистских настроениях, антигуманных действиях по отношению к национальным меньшинствам, мигрантам в социуме. Предотвратить и ослабить их способны социально-культурные институты, включающие в себя центры этнокультурной направленности.

Термин “культурный центр” означает - здание или комплекс зданий организации, задачей которой является продвижение в жизнь общества тех или иных традиций, ценностей или практик, находящихся в сфере культуры и искусства; и имеет два значения. В первом случае - это крупный многофункциональный комплекс, культурно-зрелищная и иная публичная деятельность, которая охватывает сразу несколько видов искусства или сфер культуры. Во втором - это учреждение культуры, имеющее национальную, конфессиональную, социальную либо иную групповую ориентацию или принадлежность (иногда при посольствах стран, религиозных организаций, общественных объединений), к тому же в большинстве случаев — ставящее перед собой задачи не только обслуживания внутренних интересов этой группы или диаспоры, но и знакомящее с этой характерной культурой —

окружающее общество, создавая условия для её сохранения, понимания и дальнейшего развития в этом обществе.

Основная задача в проектировании таких центров - это создание пространства отвечающего современным требованиям с отражением в нем культурных особенностей конкретной страны, региона, объединения, путем использования определенных приемов:

- в планировочной структуре центра - использовать особенности планировки помещений в определенной стране или культуре, например в арабских странах характерной чертой является внутренний двор - атриум;

- в функциональном наполнении; например, ремесленные мастерские характерные для определенной культуры или народа;

- образно-визуальные решения - использование орнаментов и других образов представляющих культуру. Рассмотрим данные приемы на аналогах.

Исламский культурный центр в Португалии.

В городе Одивелаш к северу от Лиссабона, с недавних пор появилась новая достопримечательность. Здесь открылся центр исламской культуры — главное место встреч и культурных мероприятий многочисленной местной исламской общины.