

**РАЗРАБОТКА ПРОЕКТА ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ ПРИЧАЛЬНЫХ
СООРУЖЕНИЙ**
DEVELOPMENT OF DESIGN OF STOPPING POINTS OF BERTHING FACILITIES

А. И. Клименко А. I. Klimenko

*ФГБОУ ВО «Тюменский индустриальный университет»,
Тюмень, Россия
E-mail: cool.cent19@yandex.ru*

*FSBOU VO "Tyumen Industrial University",
Tyumen, Russia*

В статье предложена разработка проекта остановочных пунктов причальных сооружений - причалов, пристаней и речных вокзалов. Исследована типовая функционально-структурная схема причальных сооружений. Проект предусматривает разработку модульных зданий для речного вокзала, причала и пристани. Для всех объектов был выбран единый образ, интегрированный в историческую застройку, естественный ландшафт.

The article proposes the development of a project for stopping points of mooring facilities - moorings, marinas and river stations. Typical functional-structural diagram of mooring facilities was investigated. The project provides for the development of modular buildings for the river station, pier and marina. For all objects, a single image was chosen, integrated into historical development, a natural landscape.

Ключевые слова: Остановочные пункты причальных сооружений, речной вокзал, причал, пристань, проектирование, инфраструктура, речной туризм.

Keywords: Stopping points of mooring facilities, river station, pier, marina, design, infrastructure, river tourism.

Реки - водные артерии страны. Вдоль берегов рек находится большое количество объектов культурного наследия, охраняемых природных территорий и археологических памятников. По рекам осуществляются регулярные пассажирские перевозки. В частности, речной пассажирский маршрут через Тобольск и Ханты-Мансийск по маршруту «Омск - Салехард» - один из немногих сохранившихся в России.

Развитие речного туризма окажет положительное воздействие на изменение облика территорий, при этом позволит сохранить их уникальный уклад, окажет воздействие на развитие транспорта, строительства, гостиничного хозяйства и торговли.

Постройки на воде и вдоль рек формируют речные фасады городов, тем самым формируют восприятие населенного пункта, создают его архитектурный образ. Причальные сооружения для городов и поселений должны отражать особенности исторического развития, местного ландшафта и архитектуры. Мосты, речные вокзалы, причалы и пристани представляют собой важное звено для связи суши с водой, являются необходимым элементом транспортной инфраструктуры. В этой связи актуальным и практически значимым направлением является разработка проекта остановочных пунктов причальных сооружений.

Проектирование причальных сооружений - сложный и многоаспектный процесс. Он включает в себя анализ существующей ситуации: градостроительного, транспортного каркаса и функционального зонирования; исследование мирового опыта и выработки соответствующих рекомендаций по его применению; решение задач по созданию благоприятной среды [1, с. 22].

Причальные сооружения в зависимости от функции делятся на причалы, пристани и речные вокзалы (рис. 1). Они отличаются по функциональному составу и наполнению (рис. 2). Типовая функционально-структурная схема включает в себя административную зону, зону ожидания, зону кассового зала, зону прибытия, паркинг и зону для вспомогательных помещений [2].

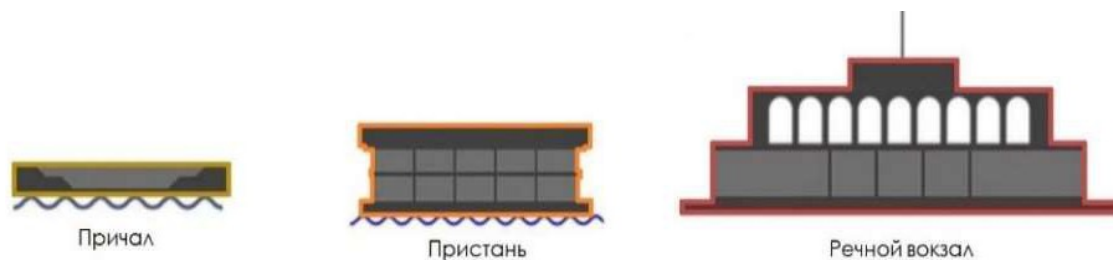


Рисунок 1 – Типология причальных сооружений

Самым небольшим объектом является причал. Он включает в себя дом смотрителя за причалом и зал ожидания, расположенный на улице.

В функциональной схеме пристани добавляется зона кассового зала, дом смотрителя превращается в административную зону, зона ожидания перемещается внутрь здания.

Вокзал же представляет собой полноценный комплекс помещений, необходимых для обслуживания пассажиров и проведения кассовых и багажных операций.

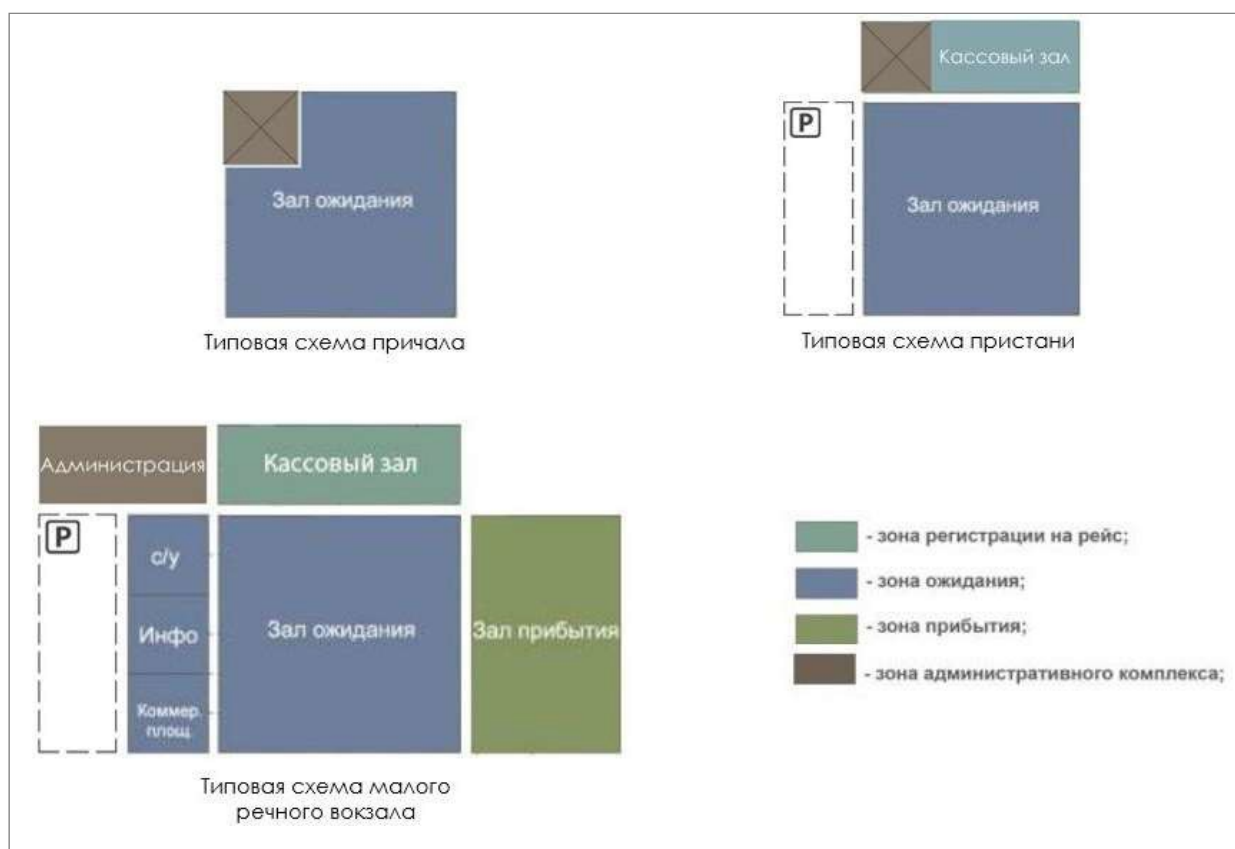


Рисунок 2 – Типовая функционально-структурная схема причальных сооружений

Например, город Тобольск является основной и одной из конечных точек речного туристического маршрута. Там предусматривается размещение речного вокзала, обладающего большим функциональным составом. Еще один речной вокзал, обладающий меньшим количеством функций и меньшей площадью, планируется в селе Абалак. В п. Приитышском, с. Преображенка, д. Епанчина и д. Шамша будут размещены пристани, так как эти населенные пункты не предполагают длительного пребывания. В п. Рыборазводном и на территории городища Искер будут причалы, имеющие минимальный набор функций (рис. 3).

Проект предусматривает создание типологии модульных зданий для речного вокзала, причала и пристани с учетом норм проектирования [3]. Для всех объектов был выбран единый образ, вписывающийся в историческую застройку.

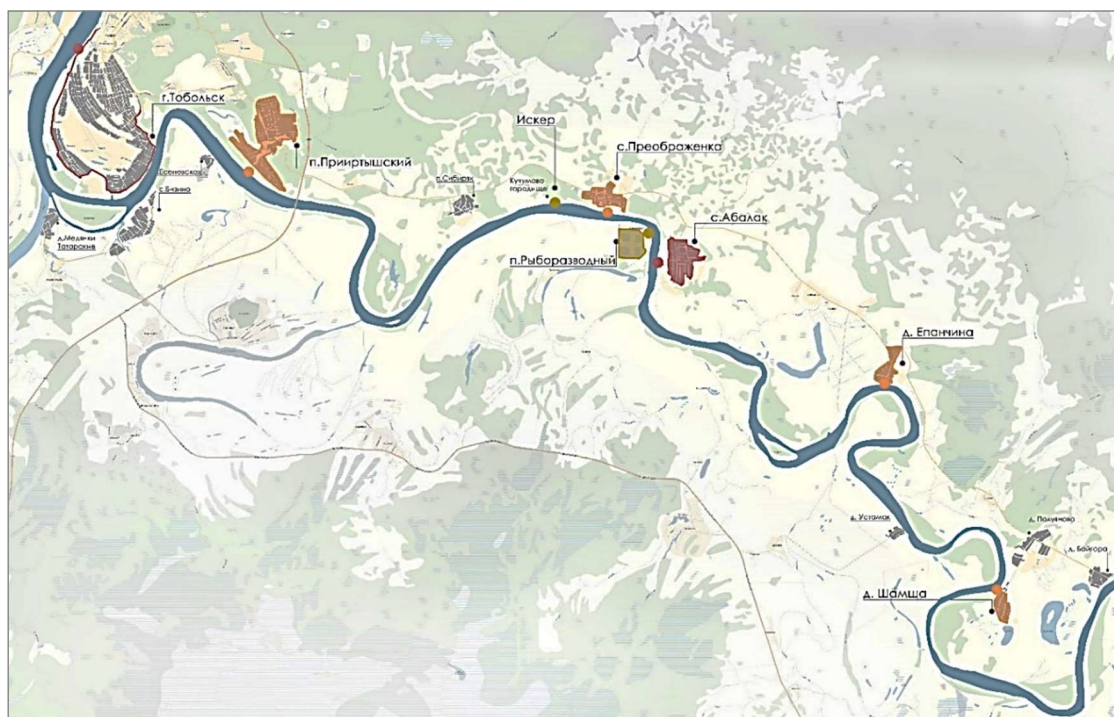


Рисунок 3 – Схема типологии остановок

Основными материалами фасадов является дерево, стекло и белая штукатурка. Дерево используется как основной конструктивный элемент, что делает фасад гармоничным с окружающей средой, наполненной деревянными постройками.

Самым масштабным разрабатываемым объектом является речной вокзал в селе Абалак. Он представляет собой двухэтажное здание, через которое осуществляется связь берега и выхода к воде (рис. 4).



Рисунок 4 – Фасады речного вокзала

На первом этаже расположены зоны ожидания, кассы, санузлы и буфет с панорамным видом на реку Иртыш (рис. 5). Также имеются административные помещения буфета, второй вход с тамбуром для загрузки, кладовая, подсобное помещение и буфет-раздаточная. В обеденном зале находится выход на террасу, где в летнее время будут располагаться столики и зоны отдыха. Связь с нижним этажом осуществляется с помощью лестницы и лифта.



Рисунок 5 – Речной вокзал, план 1-го этажа

На нижнем этаже находится зона прибытия пассажиров, стойка ресепшен, помещение для хранения багажа, место для длительного пребывания пассажиров. Большой блок занимает административная зона, включающая кабинет начальника станции, помещение для персонала, медпункт и технические помещения. Присутствует два выхода к воде (рис. 6).



Рисунок 6 – Речной вокзал, план 1-го этажа

Здание пристани имеет меньший объем (рис. 7). В нем располагаются минимальные зоны, необходимые для администрации и обслуживания пассажиров.

В здании пристани имеется большая зона ожидания со стойкой ресепшен, мягкая зона, кассы, уборные, кабинет начальника станции и пункт охраны (рис. 8).

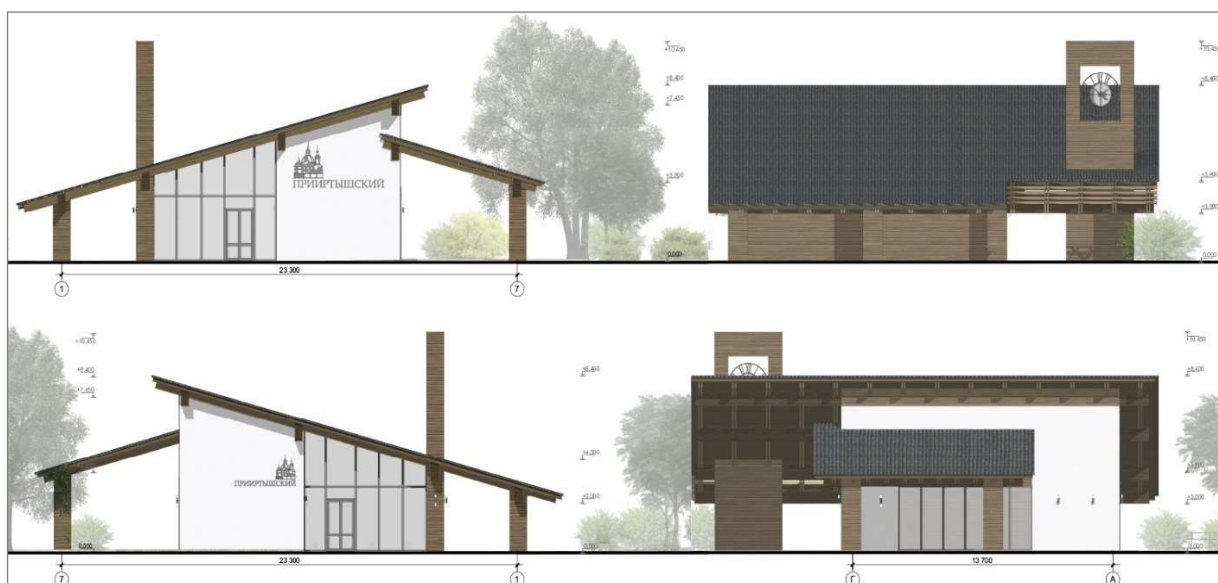


Рисунок 7 – Пристань, фасады



Рисунок 8 – Пристань, план

Здание причала представляет собой дом смотрителя, который является не постоянным местом жительства, а рабочим местом (рис. 9). Зона ожидания расположена на территории возле здания. Дом смотрителя имеет две основные зоны: жилую и рабочую, каждая со своим входом. Жилая зона включает прихожую, санузел, совмещенную кухню и гостиную. Рабочая зона состоит из кабинета, прилегающего к ней входа и прихожей (рис. 10).



Рисунок 9 – Причал, фасады

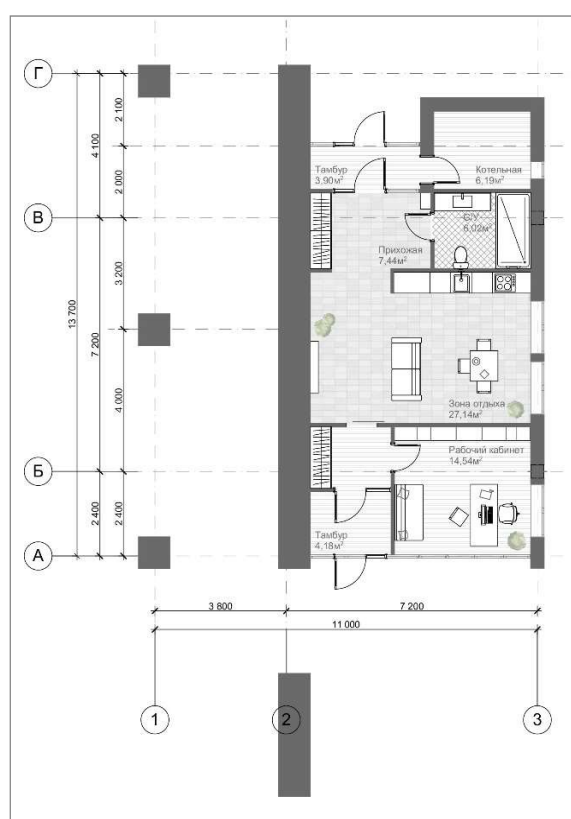


Рисунок 10 – Причал, план, функциональное зонирование

Здания речного вокзала, пристани и причала подобны друг другу. Это создает общий архитектурный образ, необходимый остановкам речного туристического маршрута. Модульность позволяет выбирать именно те функции, которые необходимы конкретной местности, конкретному населенному пункту.

В процессе разработки модульных зданий наиболее острой является проблема сохранения архитектурного наследия и ценного ландшафта. Поэтому причальные сооружения должны гармонично сочетаться с существующей застройкой, позволять сохранять «дух места». При этом важно показать уникальность каждого населенного пункта, его путь историко-культурного развития. При проектировании нужно учитывать и высотность окружающих объектов [4, с. 48].

Необходимо создать привлекательные для туристов речные остановочные пункты, напол-

нить их всеми необходимыми функциями, развить инфраструктуру, пробудить интерес к истории населенного пункта. Привлечение турпотока позволит улучшить состояние территорий, обратить внимание на существующие проблемы и решить их.

Сеть причальных сооружений с остановочными пунктами должна отвечать современным требованиям общества, иметь высокий уровень комфорта, развитый сервис, создавать такие условия, чтобы туристам было интересно совершать речные и пешие путешествия, узнавать что-то новое.

ЛИТЕРАТУРА

1. Смирнов, Г. Н. Порты и портовые сооружения / Г. Н. Смирнов, В. В. Аристархов, С. Н. Левачев [и др.]; под ред. Г. Н. Смирнова. – 3. изд., перераб. – Москва: Изд-во Ассоц. строит. вузов, 2003. – 463 с.

2. Ионон, Б. В. Архитектура речных вокзалов и павильонов. – Москва: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1951. – 107 с.

3. СНиП 2-85-80. Ч. 2. Нормы проектирования. Гл. 85. Вокзалы. – Москва: Стройиздат, 1982. – 12 с.

4. Гельфонд, А. Л. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений / А. Л. Гельфонд. – Москва: Архитектура-С, 2007. – 278 с.

УДК 72.035.5 (476.7)

КОМПОЗИЦИОННЫЕ И АРХИТЕКТУРНО-СТИЛИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРНОЙ ПЛАСТИКИ ДОМОВ ГОРОДА БРЕСТА ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XIX – НАЧАЛА XX ВЕКОВ

А. В. Воробей

A. Vorobej

*Брестский государственный технический университет,
Брест, Беларусь
E-mail: vorobeyaleksander@yandex.ru*

*Brest State Technical University,
Brest, Belarus*

Annotation: the article discusses composition, architectural and stylistic features of Brest city development from the end of XIX century till the start of XX an example some remaining houses of eclectic style.

Keywords: decorative elements, regularity, composition, eclectic, "brick style.

Цель настоящей статьи – определить архитектурно-композиционные направления развития архитектуры города Бреста второй половины XIX – начала XX-го веков на основании архивных, иконографических и натурных исследований.

Как показали натурные и архивные изыскания, жилая застройка города Бреста конца XIX – начала XX веков преобладающим большинством представляет собой здания, построенные в стиле эклектика [5]. Застройка территории города формировалась в сетке простых кварталов с ортогональной системой улиц (рис. 1). Отсутствие высотных доминант в композиции города, за исключением нескольких культовых зданий, объясняется как равнинным характером территории, так и, что самое главное, тем, что высота зданий была ограничена законодательно из стратегических соображений в связи со строительством крепости Брест-Литовск. Застройка велась по характерной для большинства уездных городов Российской империи того периода способом – непосредственно вдоль улицы сплошным фронтом с включением озелененных бульваров. Город был разбит на модульные кварталы, часто с острыми углами. Все