

В соответствии с проведенным анализом, были даны предложения по размещению пассажирских терминалов в г. Бресте и определены три участка для их возможного строительства. Первый участок расположен в районе пересечения трассы М-1 (северное полукольцо) с железнодорожным направлением Брест–Жабинка. Здесь возможно строительство пассажирского терминала I типа, осуществляющего пересадки пассажиров с одного вида пассажирского транспорта городского или пригородного сообщения на другой, включая легковой индивидуальный транспорт, имеющего преимущественно горизонтальное направление пространственной организации и наземное размещение функциональных зон. Второй участок, где также возможно строительство пассажирского терминала I типа, расположен в районе «Козловичи» свободной экономической зоны «Брест» в непосредственной близости от пересечения автомобильной трассы М-1 и железнодорожной пригородной ветки, на месте остановочного пункта пригородных электропоездов «Скоки». Строительство данных терминалов первого типа в г. Бресте позволит осуществлять перехват транзитных туристов, путешествующих по М-1 и доставлять их на городском общественном транспорте (городская электричка, автобус) к объектам архитектурного наследия.

Третий участок для возможного размещения пассажирского терминала II типа, осуществляющего пересадки пассажиров с видов транспорта городского и пригородного сообщения на транспорт междугородного и международного сообщения, имеющего вертикальное или смешанное направление пространственной организации – это железнодорожный вокзал Брест-Центральный. Учитываю особую архитектурную и историческую ценность застройки данного участка, при реконструкции вокзала под функцию пассажирского терминала обязательно применяется прием вертикального развития, заглубления в подземный уровень новых помещений.

При проектировании пассажирских терминалов на основе реконструируемых транспортных объектов в центральной части городов учитывается исторический контекст застройки. С целью сохранения исторического образа существующей застройки ограничивается высотность вновь возводимых зданий, входящих в состав комплекса пассажирского терминала, активно используется подземное пространство для размещения новых функций (платформы рельсового транспорта, перехватывающие парковки и другие сооружения).

Таким образом, внедрение интермодальной транспортной системы и возведение пассажирских терминалов в ее составе в г. Бресте, как перспективном центре туризма международного значения, позволит повысить транспортную доступность объектов культурного наследия, привлечет транзитных туристов и в целом положительно отразится на туристическом потенциале региона.

Список цитированных источников

1. Потаев, Г.А. Города Беларуси как центры туризма / Г.А. Потаев // Архитектура и строительство [Электронный ресурс]. – 2008. – Режим доступа: <http://ais.by/story/1628>. - Дата доступа: 10.04.2015.
2. Морозова, Е.Б. Принципы и приемы архитектурно-планировочной организации пассажирских терминалов в Республике Беларусь / Е.Б. Морозова, Д.В. Жаркевич // Архитектура: сб. науч. тр. / М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. нац. техн. ун-т ; редкол. : А.С. Сардаров (гл. ред.) [и др.]. – Минск, 2013. – Вып. 6. – С. 208–212.
3. Жаркевич, Д.В. Архитектурно-планировочная организация пассажирских терминалов в местах пересечения различных видов транспорта (для условий Республики Беларусь) : автореф. дис. ... канд. архитектуры : 05.23.23/ Д.В. Жаркевич ; Белорус. нац. техн. ун-т. – Минск, 2014. – 22 с.

УДК 711.585

Жух Т.А., Благушина А.И.

ИСТОРИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РЕГИОНАЛЬНОЙ АРХИТЕКТУРЫ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА ИРКУТСКА

Возникнув в результате более или менее стихийного развития или по продуманному плану, все города мира представляют собой материальное выражение различных общественных систем, существовавших на протяжении длительного исторического процесса, и поэтому все они являются историческими. Города находятся под угрозой деградации, разрушения и даже уничтожения под воздействием урбанизации, которая явилась порождением эпохи индустриализации и свойственна сегодня всем обществам [1].

Сохранение исторических городов и кварталов предполагает постоянный уход за сооружениями.

Город – живой организм, архитектура которого складывается главным образом в процессе исторического развития путем многократного преобразования старой застройки и создания новой. Архитектура Иркутска представляет собой градостроительную композицию с историческим центром, сформировавшимся на рубеже XIX—XX веков. Иркутск отнесён к историческим поселениям России, его исторический центр внесён в предварительный список Всемирного наследия ЮНЕСКО [2].

Иркутск обладает уникальной архитектурно-пространственной средой и представляет большую ценность, как исторический город России. Памятники регионального и местного значения составляют одну из важнейших частей города [Рисунок 1].

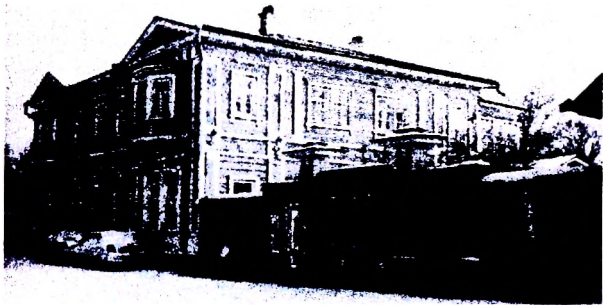
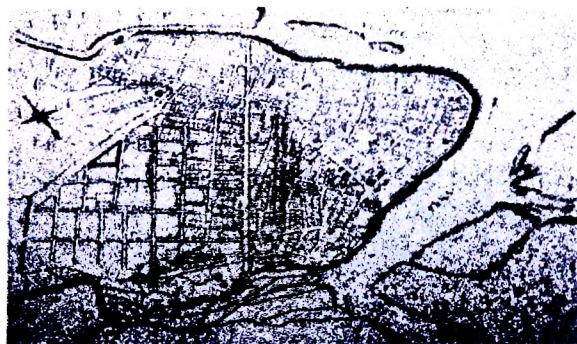


Рисунок 1 – Дом князя С.Г. Волконского

Иркутск — один из немногих городов Сибири, которому удалось сохранить свой исторический облик и первоначальную планировку [Рисунок 2]. Центр города складывался на месте деревянного острога, остатки которого были разобраны в 1790 году. [3].

Рисунок 2 – Карта города 1792 г.



Иркутск обладает самым большим из городов Сибири массивом памятников деревянного зодчества. Сохранились целые кварталы деревянных домов. Резьбой по дереву, ажурным орнаментом искусно украшены островерхие крыши, оконные и дверные косяки [4].

Домовая резьба Иркутска характеризуется особыми иркутскими барочными наличниками. Район вокруг уникальной Крестовоздвиженской церкви (1747–1758) не пострадал от пожара 1879 (улицы Тимирязева, Подгорная, Лапина), и здесь можно обнаружить интересные образцы деревянной резьбы карнизов и наличников домов, дверей и веранд-балконов. Здесь находится и самый старый деревянный дом Иркутска – дом Шубиных (1781) [5].

На конец 2011 года в Иркутске насчитывалось 761 памятник деревянного зодчества. Из них 28 объектов числились под федеральной охраной, 36 — региональной и 485 — муниципальной; 156 памятников приватизированы. Историческая среда Иркутска постепенно разрушается [6].

Историческое пространство города – это неповторимый, уникальный живой организм, развивающийся по своим законам, обладающий рядом архитектурно художественных характеристик, анализ которых, поможет прочесть некоторые закономерности в развитии, выделить особенности в структуре и сохранить, либо воссоздать целостность среды. Это одна из важнейших задач при реконструкции города.

К сожалению, деревянный Иркутск стремительно сдает свои позиции под напором строительного бизнеса и времени. Только за два месяца 2014 года произошло уже 25 пожаров в частном секторе. Среди сгоревших «деревяшек» есть памятники.

Причины разрушения исторической среды также заключаются в том, что большинство деревянных зданий, несущих уникальный декор, лишены возможности обрести охранный статус «объектов культурного наследия» из-за несовершенства методики оценки их уникальности.

Поэтому подавляющее большинство иркутских деревянных домов не обладает статусом памятника кроме уникального декора они не имеют других, необходимых для этого (по существующим методикам) характеристик. [7].

В центре города встречаются колоритные уголки деревянной застройки. К 350-летию Иркутска создана архитектурно-рекреационная зона — 130-й квартал. Цель проекта — возрождению средовой деревянной застройки с новым содержанием.

Реставрация 130-го квартала, названного в последствии Иркутской слободой, стала первым проектом воссоздания исторического центра столицы Приангарья [8].

130-й квартал (также — Иркутская слобода) — специально создаваемая зона исторической застройки в Иркутске, включающая в себя несколько десятков памятников архитектуры и истории города. На территории, где сейчас располагается 130-й квартал иркутяне начали строить дома ещё в начале XVIII века.



Рисунок 3,4 – Современный 130-й квартал. г. Иркутск

В 2008 году к 350-летию Иркутска было решено на базе 130-го квартала создать особую историческую зону. Проект создания Иркутской Слободы (современное название квартала), был утвержден на уровне областного правительства [Рисунок 3].

Авторы проекта регенерации "130-го квартала" получили серебряного Дедала, статуэтку они получили за победу в международном архитектурном фестивале "Зодчество". Эта награда считается высшей профессиональной премией России, и она впервые завоевана иркутскими специалистами. Прежде всего жюри отметило продуманность проекта, а также удачное совмещение интересов бизнеса и градостроителей [9].

На улицах Иркутска можно проследить смену архитектурных стилей, характерных для русской архитектуры XVII-XX вв.

Сохранившей исторический облик, как важный градоформирующий фактор и формируемой сред-неплотной, каменной и деревянной застройкой, с целью регенерации и ограниченного преобразования историко-градостроительной среды, активного использования внутриквартальных пространств.

Список цитированных источников

1. Международные документы. Международная хартия по охране исторических городов (Вашингтонская Хартия) //Документ принят на VIII Генеральной Ассамблее ИКОМОСа (Вашингтон) 1987.

2. Иркутск // Википедия. [2015—2015]. Дата обновления: 01.02.2015. URL: <http://ru.wikipedia.org/?oldid=68312193> (дата обращения: 15.04.2015).

3. Асманкина, В.А. Истоки появления форм и приемов классицизма в гражданской деревянной архитектуре Иркутска XIX века // Вестник ИрГТУ. 2012. № 11. С. 98–101.

4. Басина, Л., Гаращенко, А., Калининой, И., Ладейщикова, Е. Иркутск деревянный: альбом-путеводитель. // Иркутск: Земля Иркутская, 2010. С. 160.

5. Корзун, А.В. Традиции деревянной жилой застройки Иркутска // Земля Иркутская, 2001. № 16. С. 25–28.

6. Павлюченкова, Э.Г. Деревянное зодчество Иркутска // Иркутск: Упрполиграфиздат, 1989.

7. Павлюченкова, Э.Г. Иркутск уходящий: о декоре деревянных и каменных домов. // Иркутск: Оттиск, 2008. С. 70.

8. Полунина, Н.М. Живая старина Приангарья. // М.: Искусство, 1990. С. 174.

9. Новости Иркутск. [Электронный ресурс] // Новости – Режим доступа: <http://www.irk.ru/news/20110915/opening/>

УДК 725.4.03(476)

Залесская Г.Л.

СТАНОВЛЕНИЕ АРХИТЕКТУРЫ ОБЪЕКТОВ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПРОИЗВОДСТВА НА БЕЛОРУССКИХ ЗЕМЛЯХ XVIII – НАЧАЛА XX ВЕКА

Архитектура белорусских объектов производства разнообразна, ее неотъемлемой частью является архитектура предприятий, обеспечивавших материалами строительство. К особенностям архитектуры предприятий строительного производства на белорусских землях в первую очередь относится разнообразие самих производств: лесопильные мельницы, кирпичные заводы и известьобжигательные печи, изразцовые и стекольные заводы, лесопильные заводы, а в начале XX века появился цементный завод. Другой отличительной чертой этих объектов была более выраженная утилитарность их архитектуры. Характерным для оснащения этих производств было наличие печей для обжига изделий или плавки стекла и отсутствие паровых двигателей.

В XVIII и XIX вв. устройство производств преимущественно определялось потребностью в материалах для возведения конкретных зданий или комплексов. Так, в гомельском имении графа Н.П. Румянцева была создана единая хозяйственная система предприятий по производству строительных материалов: кирпичные заводы, известковый завод в Юрковичах, кафельный завод кузницы, лесопильни, стекольные заводы работали на строительство дворца и нужды всего имения [1, с. 25].

Первым предприятием мануфактурного типа, выпускавшим оконное стекло, был стеклянный завод в Налибоках, построенный в начале 20-х годов XVIII в. женой канцлера Великого княжества Литовского – Анной Радзивилл. В конце XVIII века на заводе работало несколько десятков человек и выпускалось более 100 названий различных изделий: оконное стекло, стаканы, рюмки, бокалы, бутылки, графины [2, с. 67]. Мануфактура размещалась в нескольких зданиях, главным из которых была «гута»: основной производственный объем, где в печах, в глиняных тиглях, варилось стекло. В начале XIX в. была проведена реконструкция стекольных производств Радзивиллов в Уречье и Налибоках. Налибокская гута в 1823 г. размещалась в большом деревянном здании, имелись поташня, кузня, гончарное отделение для изготовления котлов, столярная, 2 шлифовальни, использовался водяной двигатель [3, с. 127].