

В композицию усадьбы Заосье включён погреб. Дверь в таких сооружениях всегда располагалась в торце, обращенном к хате. Выразительность образу такого сооружения предавала двускатная крыша, опиравшаяся на небольшой сруб, состоящий из 3-4 звеньев. Погреб имел подземную часть делившуюся перегородками на засеки.

Баня расположена на берегу сохранившегося пруда. Она напоминает жилище человека благодаря своим размерам, несложным интерьером и печью-каменкой. Такие строения не делали высокими. От пола до потолка размер их был не более 2 метров. Окошки прорубали в виде щелей в смежных венцах. Из-за соображений противопожарной безопасности такие сооружения строили в стороне от других построек.

Хозяйственные сооружения помещичьих усадеб и крестьянских дворов часто имели отличия лишь в качестве используемого материала. В более крупных усадьбах сооружения соответственно имели увеличенные размеры.

Вывод: Данное воссоздание позволяет представить обыденную жизнь шляхтичей – жителей белорусских усадеб конца XVIII – начала XIX вв. Это не стилизованные под старину строения, а возрождённые с использованием научных методов и сохранившихся иконографических, литературных и археологических материалов хозяйственные постройки и хозяйский дом.

Традиционные сельские усадьбы впечатляют своей органичностью и гармонией с природой. Хозяйственные постройки отличались своей конструктивностью, рациональностью и удачными пропорциями. Эти строения, выделяющиеся своеобразной красотой, несут в себе черты народного зодчества и усиливают окружающий колорит природы. Своеобразный колорит дополняют ограждения из жердей и въездные ворота.

#### **Список цитированных источников**

1. Терра – Лексикон: Иллюстрированный энциклопедический словарь. – М.: ТЕРРА, 1998. – 672с.
2. Бутович, Н. День в шляхетском доме начинается с кофе. / Н. Бутович // Беларусь сегодня. – 2014. –12. 07.
3. Чантурия, В. А. История архитектуры Белоруссии. / В.А. Чантурия. – Мн.: Выш. шк., 1977. – 320с.
4. Сергачёв, С. А. Белорусское народное зодчество. / С.А. Сергачёв. – Мн.: Ураджай, 1992 – 255с.

УДК 725.1: 656.013 (476)

**Жаркевич Д.В.**

### **СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ В Г. БРЕСТЕ С ЦЕЛЬЮ ПОВЫШЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ОБЪЕКТОВ ТУРИЗМА**

Активное социально-экономическое развитие Республики Беларусь, а также растущий интерес к историческому и архитектурному наследию нашей страны привели к увеличению пассажирских туристических потоков на всех видах транспорта. В связи с этим удобная транспортная доступность городов – перспективных центров туризма международного значения – Минска, Гродно и Бреста [1] стала одной из задач интеграции историко-культурного наследия в развитие сферы туризма.

Понятие транспортной доступности включает в себя множество факторов, таких как комфортабельность транспортных средств, удобство пересадок, уменьшение времени, затрачиваемого на поездку, легкость ориентации в транспортных схемах городов и пр.

Анализ показал, что для обеспечения транспортной доступности исторических объектов в крупных городах Европы применяется комплекс мероприятий. Во-первых, активно распространяются пластиковые туристические смарт-карты, так называемые «карты туриста», которые позволяют скачать бесплатную карту города и транспортную схему на смартфон, получить неограниченный проезд на общественном транспорте в определенный период времени, бесплатный или льготный вход в основные музеи и другие достопримечательности, скидки в кафе, клубах, магазинах. Такие карты обеспечивают туриста возможностью бесплатно или по минимальной цене перемещаться на всех видах транспорта в пределах посещаемого города. Помимо пластиковых карт, для улучшения транспортной доступности объектов, в городах вводятся мероприятия по повышению комфортабельности транспортных средств и упрощению пересадок пассажиров с одного вида транспорта на другой, причем доминирующее место в таких перевозках отдается рельсовому транспорту.

Все перечисленные мероприятия по улучшению транспортной доступности объектов различного назначения входят в комплекс мер по созданию интермодальной транспортной системы во многих странах мира. Под пассажирской интермодальной транспортной системой принято понимать системное объединение нескольких интегрированных видов транспорта городского, пригородного, междугородного или международного сообщений, осуществляемое за счет создания общей инфраструктуры, современных пересадочных узлов, формирования единого информационного пространства, где пассажир доставляется к месту прибытия несколькими видами транспорта по единому перевозочному документу (в том числе и по смарт-карте) [2]

Интермодальные транспортные системы пассажирских перевозок формируются в настоящее время во многих городах – в Бостоне (США), Вене (Австрия), Гамбурге (Германия), Загребе (Хорватия) и т.д. Их создание позволяет: уменьшить количество заторов и «пробок»; расширить участие железных дорог в системе общественного транспорта; повысить приоритетность использования пассажирами общественного транспорта; улучшить качество обслуживания пассажиров; уменьшить количество автомобилей в направлении центра города; сократить продолжительность поездки; снизить уровень загрязнения воздуха и уровень шума.

Анализ литературных источников и документов по существующим и проектируемым интермодальным транспортным системам в крупных городах Европы и США позволил сделать выводы, что для создания в них такого рода системы принимается также ряд мер в следующих приоритетных направлениях:

- реконструкция существующих и строительство новых линий пассажирского транспорта, в первую очередь рельсового;

- создание единого информационного пространства за счет внедрения новых технологий, в том числе организация продаж единых перевозочных документов на все виды транспорта, включенные в систему;

- возведение пассажирских терминалов за счет нового строительства или реконструкции существующих объектов по обслуживанию пассажиров.

Проведенное исследование позволило выявить, что основную роль в создании интермодальной транспортной системы играет рельсовый транспорт – скоростная железная дорога, скоростной трамвай, метрополитен и т.д. – как наиболее быстрый и удобный вид сообщения. Установлено, что существующая транспортная инфраструктура и объекты обслуживания пассажиров рельсового транспорта при условии их реконструкции являются основой всех создаваемых и проектируемых интермодальных транспортных систем. Помимо транспортной и информационной инфраструктуры, компонентами таких транспортных систем являются объекты обслуживания пассажиров, берущие на себя основную роль в обеспечении комфортных и быстрых пересадок – пассажирские терминалы. Пассажирский терминал – это узловой центр интермодальной транспортной системы населенного места, обеспечивающий многоаспектное и равнодоступное обслуживание пассажиров разными техническими и организационными видами транспорта (автомобильным, железнодорожным, авиационным, городским, пригородным, междугородным и международным транспортом), с преобладающими транзитной и информационной функциями [3].

Основные характеристики пассажирского терминала, актуальные для сферы туризма:

- обслуживает все виды пассажирского транспорта (междугородного, международного, пригородного и городского сообщений), а также индивидуальный автотранспорт;

- обеспечивает быстрые и беспрепятственные пересадки пассажиров;

- имеет компактную пространственную организацию, что существенно сокращает время пересадки;

- преимущественным является вертикальное функциональное зонирование, что позволяет избежать длительных переходов пассажиров в горизонтальном направлении;

- исключает дублирование сходных по функциям помещений различных видов транспорта, позволяя легко ориентироваться во внутреннем пространстве терминала;

- взаимодействие всех видов транспорта и информационное обеспечение пассажиров осуществляется через единое распределительное пространство;

- обеспечивает информационную поддержку пассажиров, предоставляет возможность в кратчайший срок получать всю нужную информацию, приобретать билеты, сдавать и получать багаж.

С точки зрения архитектурно-пространственной организации пассажирских терминалов, при их проектировании и строительстве применяется *принцип пространственного соподчинения*, обуславливающий зависимость архитектурно-художественного решения пассажирских терминалов от окружающей застройки, с возможностью полной утраты функции городской доминанты. Данный принцип позволяет осуществлять строительство пассажирских терминалов в сформировавшейся городской среде, в зонах смешанной застройки и исторического центра, не нарушая сложившийся исторический архитектурно-художественный облик окружающей городской застройки.

При реконструкции существующих вокзалов в исторической застройке городов под функции пассажирских терминалов преимущественным является полное подчинение облику исторических зданий вокзалов. В качестве примера можно привести недавно реконструированный Центральный вокзал в г. Милане (Италия, арх. М. Таминьо, 2009 г.), где полностью сохранен и отреставрирован облик вокзала 1931 г., а все современные уровни заглублены под землю и связаны со старым объемом лифтами и эскалаторами. Такой прием позволяет расширить пространство вокзала, располагающегося в центральной части города, при этом полностью сохранить его исторический облик. Еще одним примером является реконструированный Центральный вокзал в г. Страсбурге (Франция, арх. Ж. Дютелль, 2007 г.), где также полностью сохранен исторический облик вокзала. Его объем, вместе с новыми подземными уровнями скоростной железной дороги и метрополитена, перекрыт гигантским стеклянным куполом.

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].