Джованни Батиста Пиранези – один из первых архитекторов, посвятивший свой творческий путь жанру архитектурной фантазии. Его удивительными образами пользовались авангардисты, сюрреалисты и экспрессионисты, а его стиль и образ мышления оказал влияние на многих советских «бумажников» 80-х годов.

1. Дворцы, руины и темницы: Джованни Баттиста Пиранези и итальянские архитектурные фантазии XVIII века /сост.: А. В. Ипполитов, М. Ф. Коршунова, В. М. Успенский. – СПб.: «Государственный Эрмитаж», 2011. – 399 с.
2. Арган Дж.К. История итальянского искусства. Т. II. – М.: «Радуга», 1990. – 239 с.
3. Павсаний. VI 20.17 // Описание Эллады. В 2 т. Т. 1 / Пер. с древнегреческого С. П. Кондратьева под ред. Е. В. Никитюк. — ООО Изд-во АСТ: Ладомир, 2002. — С. 492. — ISBN 5-86218-274-8.
4. Джованни Батиста Пиранези гравюры [Электронный ресурс] <http://art-assorty.ru/8992-giovanni-battista-piranesi.html>

Михайлов А.В.

Особенности определения предметов охраны для объектов типа «дорожно-транспортной инфраструктуры»

*Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет
(Россия, Санкт-Петербург)*

doi: 10.18411/lj-10-2018-122

idsp: 000001:lj-10-2018-122

Аннотация

В работе рассматриваются проблемы связанные с определением предмета охраны в соответствии с действующим законодательством по охране объектов культурного наследия для объектов типа «дорожно-транспортной инфраструктуры». К объектам дорожно-транспортной инфраструктуры можно отнести такие объекты культурного наследия как вокзалы, станции метро и связанные с ними объекты. Особенности определения предметов охраны для объектов типа «дорожно-транспортной инфраструктуры».

Ключевые слова: объекты культурного наследия, предметы охраны объекта культурного наследия, вокзал, станция метро.

Понятие "предмет охраны" является ключевым при определении границ допустимого вмешательства при ремонте и приспособлении памятника к современному использованию. В обоих случаях работы на памятнике допускаются "без изменения его особенностей, составляющих предмет охраны". Тем же условием определяется и право пользования памятником для юридических и физических лиц. Содержанием предмета охраны определяются те обязанности, которые государство налагает на арендатора или собственника. Таким образом, именно состав и содержание предметов охраны в каждом конкретном случае служит гарантией сохранения памятника. [1, с. 14]

"Предмет охраны" – понятие достаточно новое для нашего законодательства, оно только начинает реально, массово применяться. [2, с. 11] Чтобы полностью сформировать предмет охраны объекта недвижимости необходимо выявить основные его качественные характеристики. Для этого необходимо рассмотреть объект с точки зрения архитектуры, градостроительства, истории, археологии, эстетики, искусства, науки и техники, этнологии или антропологии и социальной культуры. [5, с. 17]

Целью определения предмета охраны является сохранение особенностей объекта культурного наследия, дошедших до нашего времени либо от первоначального замысла архитектора, либо как результат определенного исторического этапа его существования.

В конечном итоге, предмет охраны – еще одна степень защиты объекта культурного наследия.

Не смотря на наличие до сих пор множества дискуссий о вреде или пользе расчленения объекта на составляющий его предмет охраны, я, руководствуясь нормами действующего законодательства об охране объектов культурного наследия, а также своими наработками по подготовке методики определения предмета охраны для объектов культурного наследия предпринял попытку укрупненной систематизации предметов охраны, акцентировав внимание на наиболее проблемных аспектах градостроительных и нематериальных характеристик, в том числе: 1. Нематериальное значение предмета охраны; 2. Нематериальные атрибуты предмета охраны; 3. Способы или методы сохранения нематериальных атрибутов.

Одним из наиболее сложных в определении является предмет охраны объектов дорожно-транспортной инфраструктуры – вокзалы, дороги, магистрали и связанные с ними объекты.

Анализируя существующие предметы охраны объектов дорожно-транспортной инфраструктуры можно сделать вывод, что для данного типа объектов устанавливаются только следующие типы предметов охраны: Архитектурно-художественное решение (для зданий и строений), Конструктивная система, объемно-планировочные, пространственно-планировочные, в некоторых присутствуют Декоративно-прикладные элементы (для зданий и строений).

Рассмотрим некоторые из таких объектов культурного наследия.

Здание поворотного депо (круглое). Депо Николаевской железной дороги Санкт-Петербург, Центральный район, Обводного кан. наб., 43.

Здание круглого поворотного депо расположено в глубине территории железнодорожных служб Московского вокзала. Здание круглое в плане с радиальными секциями - «стойлами» для ремонта паровозов с круглым двором, для поворотного круга. Помещения перекрыты сводами. Изначально круглый двор был перекрыт куполом. Здание кирпичное, оштукатурено. Имеет ступенчатую форму. Наружные фасады решены в виде граней с крупными сдвоенными окнами с арочным завершением, оформленным архивольтом с замком. Грани разделены рустованными вставками, прорезанными узкими арочными окнами и завершенными треугольными фронтонами. Фасад объединен двумя профилированными карнизами: над гранями нижней ступени и над повышенной частью. Фасад внутреннего двора прорезан высокими арками (застеклены стеклоблоками). [6, с. 133]

Здание построено в 1847 г. по проекту арх. Р.А.Желязевича одновременно со зданием Николаевского вокзала. В настоящее время помещения депо используются под ремонтно-производственные цеха железной дороги. [7, с. 135]

Градостроительная ценность. Центральный элемент комплекса. Архитектурная ценность. Яркий образец утилитарного железнодорожного здания, выполненного в классицистических формах. Внутренние помещения перестроены. Предметы охраны: объемно-пространственное решение здания, конфигурация крыши, внутренние конструкции- своды, капитальные стены, архитектурное решение и декоративное оформление фасадов, характер фасадной поверхности (штукатурка), планировочное решение (радиальные секции).

Комплекс построек Балтийского вокзала Санкт-Петербург, Адмиралтейский район, наб. Обводного канала, 120. Территория комплекса бывшего Петергофского вокзала занимает вытянутый значительный участок к югу от Обводного канала вдоль Митрофаньевского шоссе и соседствует с комплексом железнодорожных мастерских (ныне завод) и постройками Варшавского вокзала.

История первоначальной застройки участка неизвестна. Комплекс сложился к 1870-м гг. Состав комплекса: Здание вокзала – 1855-1858гг. – наб. Обводного канала, 120; Здание товарной станции – 1870-е гг. – наб. Обводного канала, 120.

Кроме того, на территории комплекса находятся два небольших флигеля в Гатчинском дворе и большое веерное депо XIX века. Комплекс, обладающий чертами ансамбля, обращенный к Обводному каналу и формирующий привокзальную площадь. Композиционно к комплексу тяготеет пристроенная в 1955 г. к зданию вокзала станция метрополитена “Балтийская”.

Здание вокзала (Комплекс построек Балтийского вокзала)

1–2-этажное на подвале кирпичное оштукатуренное здание сложной конфигурации с цоколем из известняковых плит, расположенное на обособленном участке.

В 1855–1858 гг. арх. А.И.Кракау построил монументальное здание Петергофского вокзала с центральным (перронным) залом и двумя вестибюлями в боковых ризалитах. Лицевой фасад в 15 осей, имеющий симметричную композицию, поддержанную боковыми башнями и центральным полуфронтоном с большим витражом, решен в духе ранней эклектики с элементами неоренессанса. [6, с. 184]

Предметы охраны: Объемно-пространственное решение, конфигурация крыши, капитальные стены, архитектурное решение и декоративное оформление фасадов, характер фасадной поверхности (штукатурка), комплексная отделка интерьеров

Здание товарной станции (Комплекс построек Балтийского вокзала). 2-этажный кирпичный оштукатуренный дом на цоколе из известняковых плит, расположенный на рядовом участке.

История первоначальной застройки участка неизвестна. В 1855–1858 гг. арх. А.И.Кракау построил монументальное здание Петергофского вокзала. В 1870-е гг. арх. Д.В.Знобишин возвел корпус 2, вероятно, позднее соединенный со зданием вокзала каменной оградой, включающей в себя два одноэтажных объема и ворота. [7, с. 128]

Лицевой фасад в 7 осей, имеющий симметричную композицию с центральной частью, выделенной рустованными лопатками, решен в духе эклектики.

Предметы охраны: Объемно-пространственное решение, конфигурация крыши, капитальные стены, архитектурное решение и декоративное оформление фасадов, в том числе, гранитные подоконники первого этажа, характер фасадной поверхности (штукатурка).

Станция метро “Балтийская” (наземный павильон, перронный зал). 2-3-этажный кирпичный оштукатуренный дом на гранитном цоколе, расположенный на угловом участке. В начале XXв. на участке находилось деревянное здание служб Петергофского (Балтийского) вокзала. В 1955г. арх. М.К.Бенуа, А.И.Кубасов и Ф.Ф.Олейник построили существующее здание станции метрополитена.

Лицевой фасад в 7 осей, имеющий симметричную композицию, подчеркнутую центральным ризалитом и 6-колонным портиком, боковой фасад в 7 осей с двумя двухколонными лоджиями и трехпролетный со сводами перронный зал решены в стиле советского неоклассицизма 1950-х гг. (фото).

Предметы охраны: габариты здания, его капитальные конструкции; композиция и архитектурный декор всех фасадов, в том числе, лепной декор – арматура и медальоны с портретами, металлические решетки окон, флагодержатели, комплексная отделка интерьеров верхнего и перронного залов, в частности, кессонированный свод. Яркий образец монументального здания, активно участвующего в формировании площади. Примыкает к зданию Балтийского вокзала, составляя с его лицевым фасадом единую композицию.

При установлении предметов охраны необходимо учитывать как нематериальную составляющую данного типа объектов, но так же и влияние оказываемое данным объектом на окружающую его среду.

1. ТОО "Ассоциация исследователей Санкт-Петербурга". Методические указания по проведению градостроительной, историко-культурной и технико-экономической экспертизы недвижимых объектов, состоящих под государственной охраной, в порядке подготовки их к приватизации. СПб. 1997.
2. Славина Т. А. Предмет охраны. К вопросу об охране и использовании природно-культурного наследия. // Памятники истории и культуры Санкт-Петербурга: Исследования и материалы. Вып. 4, - СПб: Белое и черное. 1997. С. 10-23.
3. Гришин С.Ф. // Недвижимость: экономика, управление. №6 / 2003г.
4. Закон «Об охране объектов культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» от 25.06.2002 №73-ФЗ.
5. Семенцов С. В. Развитие регулярной Санкт-Петербургской агломерации после Петра Великого и проблемы ее сохранения как Объекта Всемирного наследия // Вестник гражданских инженеров. № 4 (45).СПб., 2014. С. 16–24.
6. Архитектура Петербурга середины XIX века / А. Л. Пунин. - Л. : Лениздат, 1990. - 349,[2] с.
7. Зодчие Санкт-Петербурга XVIII - XX веков [Электронный ресурс] / Валерий Исаченко. - Москва : ЛитРес [поставщик], 2010. - 320 с.

Широких Н.А., Кольстет О.А.
Формирование единого водно-зеленого каркаса города
на примере набережных территорий

*Донской Государственный Технический Университет
(Россия, Ростов-на-Дону)*

doi: 10.18411/lj-10-2018-123

idsp: 000001:lj-10-2018-123

В вопросах современного градостроительства важная роль отводится ансамблю в целом, а не отдельным зданиям в частности. Это касается и композиционных решений городских набережных. Так, разбивая достаточно протяженную береговую линию, для предания разнообразия каждому отдельному участку, необходимо помнить об общей картине архитектурно-пространственного решения всей набережной.

Вид городов, размещенных вдоль берегов крупных рек, морей или водохранилищ, во многом зависит от привлекательности набережных. Набережные-бульвары создают благоприятные условия для жителей, а их зеленые коридоры, взаимодействуя с водой, обеспечивают проветривание городской застройки.

Важным фактором, влияющим на строение городского ландшафта, является конфигурация и величина прилегающей акватории.

При формировании набережных необходимо учитывать их расположение в градостроительной структуре города, влияние «граничных пространств» (boundary spaces), а также состав участников движения по данным территориям. «Граничными пространствами» на всех участках набережных являются природная доминанта (река, залив, море), промышленные территории, офисная и жилая застройка, транспортная инфраструктура [2].

К распространенным водоемам в городах относят реки. Для защиты прибрежных территорий от разрушений, вызываемых оползнями и течением, проводят работы по укреплению береговых линий, устанавливают гидросооружения, которые влияют на состояние русла реки. Наиболее ответственным компонентом являются гидротехнические сооружения у воды и прежде всего гидротехнические подпорные стенки. Они в значительной степени определяют фасад набережной с реки. При этом профиль таких стенок может быть: откосным, полукотосным, вертикальным. Эстетические