

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ТЕРРИТОРИИ РАБОЧЕГО ПОСЕЛКА ПОРТ БАЙКАЛ

А. А. МЕЛЬНИЧЕНКО

*Научный руководитель – Е. В. Щербина (д-р техн. наук, профессор)
Национальный исследовательский Московский государственный
строительный университет, Российская Федерация*

Город – сложная система, которая, согласно теории систем, обладает признаком историзма, поэтому для определения перспективы развития территории необходимо знать, как она возникла и развивалась. Объектом исследования стала территория рабочего поселка Порт Байкал Слюдянского района Иркутской области. Выбор этой территории не случаен, так как на ней расположены объекты промышленного исторического наследия в окружении уникальной природы озера Байкал. Учитывая активное развитие туризма в этом регионе, важно выявить объекты культурного наследия (ОКН) для их сохранения и рационального использования, что определяет актуальность исследования [1].

Цель исследования – рассмотреть историю развития планировочной структуры рабочего поселка (р. п.) Порт Байкал и выявить территорию, которая обладает признаком ОКН «достопримечательное место».

В исследовании был применен ретроспективный анализ развития территории, основанный на сборе архивной информации и картографического материала. Такой метод исследования успешно применен на других объектах [2, 3]. Методика проведения исследования опиралась на методические рекомендации [4].

Территория рабочего поселка Порт Байкал имеет интересную историю формирования и важное значения для Иркутской области и экономики страны в целом. Поселок располагается вдоль побережья озера Байкал и образован в ходе строительства в 1898 году речного порта на правом берегу реки Ангара в 65 км от Иркутска. До 1950-х годов речной порт являлся главным транспортно-пересадочным узлом, а сам поселок был связью между Европой и Азией, так как кроме речного причала через него проходили пути Кругобайкальской железной дороги (КБЖД). На сегодняшний день на территории поселка проживает около 300 человек, причал разрушен, береговая линия заросла, жилой фонд нуждается в реновации, большая часть поселка занята заброшенными складскими зонами, а часть путей потеряла свою функцию в связи с затоплением и строительством другого железнодорожного пути. Придание территории признака «достопримечательное место» позволит сохранить культурный быт поселка, обратить на себя внима-

ние местных и федеральных властей, которые смогут принять меры по сохранению традиций и при этом вложить средства в развитие территории.

История формирования берет свое начало с проблемы, с которой столкнулась Российская Империя в 1893 году при строительстве Транссибирской магистрали. Железнодорожные пути были подведены к берегу озера Байкал с запада и востока [5].

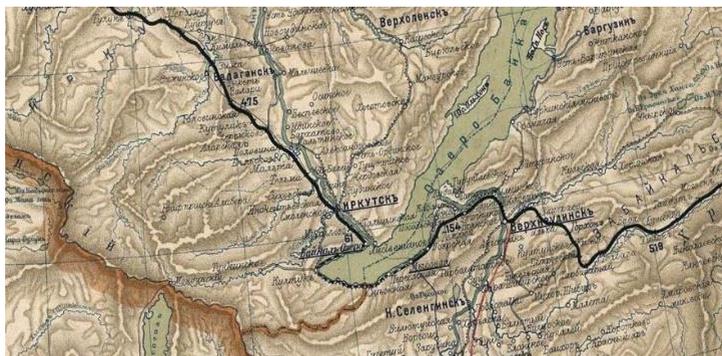


Рисунок 1 – Фрагмент карты путей сообщения Азиатской России, 1901 г. [5]

Пока прокладывался самый сложный путь вокруг озера по труднодоступной местности, нужна была связь между уже проложенными дорогами. По примеру Америки принимается решение построить паром. К 1901 году заканчивается строительство береговых сооружений на мысе Баранчик.

Так появляются новые пути сообщения, связывающие между собой восточную и западную стороны Байкала. До Баранчика по железной дороге доставляются грузы, загружаются на паром и переправляются на противоположный берег. К 1903 году строятся три маяка (один из них до сих пор находится в поселке Порт Байкал и может быть отнесен к ОКН).

В 1904–1905 годах в Русско-Японскую войну причал считался основным стратегическим транспортным пунктом. Планировочная структура представляет собой железнодорожные пути, объекты складского хозяйства, причал, железнодорожную станцию и небольшое количество жилого фонда. Со всех сторон территория окружена водным и лесным массивами. Падение функционального значения порта началось с 1918 года, когда в Гражданской войне был сожжен ледекол «Байкал». Участок КБЖД вдоль западного участка озера Байкал считается опасным, так как местность очень скалистая и из-за постоянного поднятия уровня воды берег омывается, укрепить его фактически невозможно. В 1941 году произошла трагедия, из-за которой участок КБЖД до порта Байкал потерял свою значимость. На проходящий железнодорожный состав упал 30-метровый валун. Кроме того, железнодо-

рожное полотно находится в плохом состоянии, и власти принимают решение построить новый, наиболее безопасный участок железной дороги. В 1950 году строится Иркутская ГЭС, уровень воды в озере поднялся и пути на 72-м км затопило.

После 1950-х годов по КБЖД до 72-го км (Порта Байкал) пускают только туристические маршруты, которые функционируют и на сегодняшний день.

Началом развития туристической деятельности в поселке можно считать 20 февраля 1995 года, когда Президент РФ Борис Ельцин подписал указ о внесении участка КБЖД от станции Байкал до станции Слюдянка в перечень ОКН. А тупик КБЖД можно также отнести к объекту культурного наследия.

Ретроспективный анализ картографических источников позволяет оценить этапы развития поселения. В планировке р. п. Порт Байкал чётко выделяется традиционная для северорусских поселений рядовая линейно-нуклеарная планировочная структура, так как поселок расположен четко вдоль берега озера и вдоль железной дороги, с обратной стороны поселка располагается лесной массив и скалы, которые и ограничивают возможность расселения. Центральными опорными точками являются станция Баранчик, Байкал, причал Порт Байкал. В поселке имеется следующая социальная инфраструктура: школа, дом отдыха, турбаза, дом культуры, музей, церковь, две смотровые площадки («Старый маяк», «Камень желаний»), две железнодорожные станции.

Чтобы отнести территорию к ОКН, обладающему признаком «достопримечательное место», требуется провести визуальный анализ и выделить объекты, которые могут быть отнесены к ОКН.

Причал и неэксплуатируемые корабли в гавани, которые отражают историю байкальского судоходства. При проведении реконструкции разрушенных кораблей в них можно организовать музейное пространство или зону кафе и ресторанов.

Действующие железнодорожные станции Байкал и Баранчик также обладают исторической значимостью. Если проводить анализ картографических источников, то Баранчик существовал еще до открытия порта и имеет важное значение для развития поселка в целом. На сегодняшний день на станции Байкал открыт музей истории Кругобайкальской железной дороги и гостевые комнаты. Многие туристы едут в поселок именно для посещения этого музея, поэтому при определении границ ОКН, имеющего признак «достопримечательное место», станция будет центральной точкой.

К особенностям поездки по КБЖД можно отнести наличие тоннелей, мостов и виадуков, один из которых находится на расстоянии 12 км от поселка. Организовываются пешие походы до туннеля и до ключей Тепленький и Серебряный, поэтому согласно проектному предложению благоустройства поселка и ближайшей территории будет предусмотрено строительство деревянных пешеходных троп с установкой освещения и созданием мест отдыха.

Многие дачные участки поселка имеют интересные фасады, связано это с тем, что долгое время писатели и художники Иркутска строили в поселке свои дачные дома. Если пройтись по поселку, можно столкнуться с картинами на заборах и стенах домов, что вносит в стилистику поселка свою уникальность.

В поселке находится дачный участок Валентина Распутина, который может стать музеем памяти.

Храм Преображения Господня также можно отнести к ОКН. Он возвышается на скале над поселком. У храма интересная история строительства, так как ранее он находился в другом месте и был перенесен в XX веке.

От храма удобная лесная дорожка приведет к старому маяку и далее к камню желаний. Это площадка на вершине холма со скальным выступом. С нее открывается потрясающий вид на поселок.

На основе сопоставления карт в различные года, установлено, что историческая планировка поселка сохраняется в границах с момента использования его в качестве одного из основных транспортно-пересадочных узлов (до 1950 года). На рисунке 3 представлены границы территории, которая может быть отнесена к ОКН, обладающему признаком «достопримечательное место».



Рисунок 2 – Границы территории, обладающей признаком ОКН «достопримечательное место»

Оценивая состояние территории, можно сказать о том, что не развит ландшафтно-экологический каркас приречной территории, значительные участки приречной территории заняты ветхой застройкой, объектами промышленного, коммунально-складского назначения, деградирующими рекреационными зонами, пустырями. Существует необходимость в комплексном благоустройстве территории, модернизации инженерной инфраструктуры.

Внесение территории рабочего поселка Порт Байкал в список ОКН «достопримечательное место» позволит направить внимание властей на проведение мероприятий по ревитализации территории. К таким мероприятиям можно отнести: ремонт, реставрацию, замену ветхих деревянных конструкций на современные для возможности дальнейшего, более целесообразного и безопасного использования.

Список литературы

1 Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации [Электронный ресурс] : Федер. закон, 24 мая 2002 года, № 73-ФЗ. – М. : Эксмо, 2017. – 350 с.

2 **Щербина, Е. В.** Значение объектов исторического и культурного наследия при реконструкции и восстановлении городов / Е. В. Щербина, А. А. Белал // Вестник МГСУ. – 2019. – Т. 14, № 4 (127). – С. 417–426.

3 **Salmo, A.** Architectural and urban identity of homs city / A. Salmo, E. V. Scherbina, L. Ya. Alibrahim / Вестник МГСУ. – Т. 16, № 10. – С. 1285–1296.

4 Методические рекомендации по отнесению историко-культурных территорий к объектам культурного наследия в виде достопримечательного места [Электронный ресурс] / Информационно-правовой портал. – Режим доступа : <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71524352/>. – Дата доступа : 02.12.2022.

5 Старые карты России и зарубежья [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://retromap.ru/>. – Дата доступа : 02.12.2022.

УДК 69

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Я. С. МИГНО

*Научный руководитель – О. Е. Пантюхов (канд. техн. наук, доцент)
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Строительство является одной из самых сложных и трудоёмких отраслей по всему миру. Технологии, которые используются на данную минуту в строительстве, уже давно опережают человеческие возможности, при этом они сокращают время производства работ, делают ручную работу автоматизированной. Однако даже помощь технологий не позволяет полностью избавиться от всех проблем, с которыми сталкиваются люди.

С учетом большого количества построенных объектов не только на территории Беларуси, но и на территории других стран был выявлен большой комплекс трудностей, которые начинаются от стадии проектирования и заканчиваются сдачей объекта в эксплуатацию.

Через призму времени данные проблемы можно разделить на три главные группы: 1) проблемы на стадии подготовки к проекту; 2) проблемы на