

УДК 725

С.С. Кельба,

Київський національний університет будівництва і архітектури

**РОЗВИТОК ГРОМАДСЬКИХ КОМПЛЕКСІВ НА В'ЇЗДАХ У МІСТО**

*В роботі коротко описуються етапи виникнення споруд – попередників громадських комплексів на в'їздах у місто. Форма та зміст утворень.*

*Громадські комплекси. Ворота. Поліфункціональні структури. Міст. Корчма. Пасаж.*

Громадські комплекси на в'їздах великих міст мають в собі великий потенціал для розвитку і покращення транспортної інфраструктури найбільших населених пунктів України. Зведення таких споруд вимагає розробки нових специфічних нормативів, правил, методів спорудження і т. ін. Вирішення цих задач потребує історичного аналізу розвитку громадських закладів міста, на транспортних шляхах поза містом та на в'їзді до нього.

Місто Київ, на основі якого розглядатимуться приклади, має тисячорічну історію [1]. Проведемо аналіз в'їздів у місто за мапою Києва 1695 року складеною полковником Іваном Ушаковим.

Київ XVII століття складався з п'яти самостійних фортець, що сполучалися воротами. Сукупність “містечок-фортець” складала одне велике місто, добре укріплене і таке, що займало вигідне мікро-географічне положення.

Чотири міста: Володимира (Мале Верхнє місто), Ярослава (Велике Верхнє місто), Ізяслава (Михайлівське відділення), Печерське розміщувалися на високому гористому правому березі Дніпра, а п'яте — Поділ (нижнє місто) розкинулося в низині біля підніжжя київських гір, безпосередньо при дніпровських водах. Крім того, існувало так зване Печерське містечко, невелике, де розміщувалися Києво-Печерський монастир і його житлові слободи. Воно знаходилося південніше київських міст і відділялося від них великим Хрещатицьким яром.

Кожна з частин мала деяку кількість воріт, які сполучали з іншими «містами» Києва, або вели на зовнішні шляхи.

Визначення центральних під'їздів до міста неможливе, так як на мапі позначено велику кількість доріг та стежок, що вели у місто без яскраво виражених основних підходів.

На мапі Києва 1900 року звичайно, про брами вже не йдеться. Але є можливість виявити деякі транспортні напрямки в порівнянні з сучасним станом міста. Відокремлюються Овручський напрямок, Житомирський, Одеський, Харківський напрямки.

План міста Києва 1947 року демонструє значний ріст міста за майже п'ятдесят років. Також розвинулася залізнична мережа. До вищезначених додається Дніпропетровський напрямок для руху наземного транспорту.

Сьогодні можна виявити такі основні наземні магістралі: овручський напрямок, чернігівський, харківський, дніпропетровський, одеський, та житомирський напрямки.

Для всебічного аналізу складних перетворень класичних в'їздів у сучасні громадські комплекси на в'їздах великих міст необхідно розглянути кожен складову окремо.

Брама, ворота — споруда з широким прорізом для проїзду, яка з'єднує замкнутий простір огороженої території з зовнішнім простором [2]. В історії архітектури брама відома з давніх часів. Укріплена брама становила частину оборонної системи замку, фортеці, монастиря, міських стін. У стародавні часи мала вигляд квадратної або круглої башти (з проїздом на першому поверсі), перед якою було влаштовано рів і підйомний міст. Проїзди оборонних брам найчастіше мали форму півциркульної, трицентрової або стрілкової арки, прикрашеної архівольтом (подекуди рустованим). Іноді її брали у прямокутну раму, яка закривалась підйомним мостом. У часи середньовіччя брама часто мала підйомні ґрати — герсу. Стулки брами звичайно були обковані залізом. У 17—18 ст. брами монастирів, палаців, садиб вирішувались як самостійні споруди (Брама Заборовського у Києві, 1746—1748), або з'єднувались з монастирськими церквами, що призвело до виникнення нового типу споруд — надбрамних церков. З 2-ї пол. 17- поч. 18 ст. оборонне значення брами в укріпленнях знижується, але зростає їхня репрезентативна роль, внаслідок чого з'являються декоровані портали, розвинуті карнизи, фризи, пілястри і (брама Київської фортеці). В архітектурі палаців і садиб брама трактується як акцентний елемент огорожі, який фіксує головну планувальну вісь комплексу, іноді вони імітують укріплені середньовічні брами. У глухих огорожах з'являються брами у вигляді металевих кованих ґрат на стовпах, прикрашених пілястрами. З часом суцільні кам'яні огорожі садиб змінюються прозорими металевими ґратами [2].

Громадські комплекси на в'їздах великих міст — це поліфункціональна споруда, тому доцільним є звернення до історії формування і таких типів будівель.

Багатофункціональні споруди існували давно і були складовою частиною європейських міст. Вони зводилися і використовувалися людиною на протязі століть.

Грецькі агори і римські терми — широко відомі приклади ранніх поліфункціональних структур [3]. Агора, громадянський центр грецьких міст,

являла собою дещо більше, ніж просто правильно організовані торговельні ряди. Простір навколо них слугував соціальним і політичним форумом для мешканців міста, де проходили різноманітні дискусії і збори. Терми також були театром не лише для спортивних змагань, розваг, але й для громадських зборів. В їхніх, як правило, симетричних планах були передбачені різноманітні приміщення для різних видів діяльності: бібліотеки, театри, лекційні зали, спортивні зали, їдальні.

Інші типи громадських споруд: «булеверій» – будинок для зборів ради общини; «пританей» – будинок з священним вогнищем общини, призначений для офіційних прийомів і урочистих трапез. Також з'явилися “ста” - портики, відкриті спереду, а часто і з інших сторін, що служили місцем відпочинку і прогулянок. До громадських будівель відносилися також «лесхи» (свого роду клуби), фонтани, театри, стадіони. Цілі комплекси споруд відводилися для «палестр» і «гімназій» – шкіл для фізичного і загального виховання молоді. Більшість громадських споруд вільно розміщувалося навколо агори [3].

Таким чином, тенденція розміщення різноманітних будівель в єдиному комплексі призвела до виникнення відкритого багатоцільового простору – зв'язуючої ланки і центру спілкування відвідувачів [4].

В римському і грецькому суспільствах робота не розглядалася як всеохоплююча діяльність, яка займає увесь час людського життя; і головна риса, присуща їхньому громадському життю, виражалася фізично і емоційно в багатофункціональних громадських спорудах. Такі структури відображали дух і влаштування суспільства, що їх породило [3].

В суспільстві, де релігійна і економічна сфери життя переважали над громадською, громадянські багатофункціональні споруди втрачали своє значення. Прикладом цьому слугують середньовічні міста. Тут функції великих багатофункційних споруд, характерних для римського і грецького суспільства, виконувалися невеликими приватними будівлями. Наприклад, як описує Говард Саальман в своїй книзі «Середньовічні міста», перші міські ради – ратуші – розміщувалися не в спеціально створених для цього будівлях, а в приватних спорудах, як правило, наполовину укріплених баштах. У стінах середньовічного міста зосереджувалися усі сфери діяльності його мешканців. Міські жителі, як правило, жили поверхом вище над своєю майстернею, або лавкою. Житло і місце роботи спільно існували в єдиній структурі, створюючи найбільш стійку багатофункціональну одиницю будь-якого міста, старого чи нового. Такі приватні багатофункціональні будівлі були характерні для середньовічного міста і створювали його особливий вигляд [3].

У XIV – XV рр. в зв'язку з розширенням зовнішньої і внутрішньої торгівлі почалося інтенсивне будівництво торговельних споруд. В деяких

середньоазійських містах (Самарканд, Хіва, Бухара) торгові площі і вулиці переростають в складні просторові системи. На місцях перетину торгових вулиць, де торгово-громадська активність носила більш стабільний характер, створювалися специфічні споруди – тіми. Центральний купол, що слугував розподільчим приміщенням, як правило, зводився над самим перехрестям, навколо нього створювалася ціла система арок, склепінь та невеликих куполів, що перекривали частину вулиць[4].

Як приклади цікавих громадських споруд, наведемо й мости епохи Італійського Відродження .

У XV–XVI ст. будівельники відомих мостів Венеції, Флоренції та інших міст Італії отримували натхнення від досконалих форм античних будівель, однак їхня захопленість більш художньою, аніж конструктивною складовою призводила в деяких випадках до надмірної перевантаженості та надмірної декоративності. Можна привести два приклади того періоду.

Понте-Веккіо на річці Арно являє собою єдиний старовинний міст у Флоренції. Його було зведено у 1345 році за проектом, авторство якого приписують живописцю Тадео Гадді, учню Джотто. Ширина будови 30 метрів, загальна довжина складає більш ніж 100 метрів. Три дуже низькі арки з прогонами приблизно по 30 метрів підтримують верхній ярус мосту, який спроектовано для розміщення торговельних закладів. Це була архітектурна новація, оскільки на інших мостах того часу торговельні лавки являли собою легкі дерев'яні споруди.

Спочатку верхня частина йшла нарівні зі сторонами моста і мала дві насипні стіни з центральною аркою в кожній, що відкривало перехожим краєвид. Виступаючі задні стінки лавок з вікнами, які бачимо сьогодні, були створені у XVI столітті, коли міська влада передала ці торговельні точки приватним власникам [5].

Славнозвісний венеціанський міст Ріальто на Великому Каналі було зведено у 1588-1591 роках. Конструкція, що підтримує його, являє собою величну кам'яну арку з прогоном у 30 метрів, яку увінчує пишна надбудова. Величезна споруда роботи Антоніо да Понте має три паралельні ряди сходів від краю до краю мосту, а на центральних сходах вишикувалися два ряди торговельних лавок [6].

Громадський комплекс на в'їзді великого міста в своєму складі має і заклади громадського харчування, специфіка розміщення споруди на магістралях викликає певні особливості й в дослідженні закладів харчування та організації відпочинку подорожніх саме на автошляхах.

Початком розвитку сучасних форм обслуговування руху на автомобільних шляхах являється організація дальніх перевезень вантажів і людей в часи

кінного транспорту. Досвід тисячолітнього використання для швидких перевезень кінними викликав цілий ряд споруд обслуговування – ямська хата (ізба), трактир, поштова станція [7, 8].

В роботі А. С. Конікова, присвяченій історії розвитку архітектури дорожньо-експлуатаційних споруд, підкреслюється, що практично першим типом забудови на шляхах сполучення в Росії слід вважати «ямські слободи». Після повалення татаро-монгольської навали тюркське слово «ям» (тяглова повинність) увійшло в мову в якості конкретного прояву цієї повинності – кінно-поштової. За часів Івана III дороги, які сполучали Москву з іншими містами, перейшли в державну власність і почали називатися ямськими. На них розташовувалися станції – ямські слободи, двори (через 40 – 100 верст) [9]. На кожному дворі слугувало по два і більше ямщики, утримувалися змінні коні, жили конюхи. З кінця XV ст. видавали проїзжим “подорожні” грамоти [10]. В них вказувався не тільки напрям, кількість підвод і коней, але й перераховувався належний «прокорм» [11].

Багатоцільове призначення корчми як закладу харчування, постійних дворів, місць громадських зборів, святкувань визначало і місце розташування - в центрах сіл чи міст, на виїздах з них, на перетинах доріг з поживавленим рухом. Корчми-готелі споруджувалися, як правило, перед в'їздом в місто біля основних доріг, нерідко за міською заставою [8] (рис. 1).

Будувалися корчми з дерева з гонтовим чи солом'яним покриттям, рідше – з каменю, чи цегли. Спочатку корчмою слугувала одна або декілька кімнат в звичайній хаті її власника-корчмаря, але з часом склався специфічний тип будівлі.

Ямська гоньба, як повинність, була остаточно скасована лише у 1857 році. На жаль, зі зникненням ямщиків зникли й трактири – будинки біля трактів, де могли поїсти, обігрітися і відпочити подорожні [12].

У XIX ст. організовується новий тип торгової споруди – універсальний магазин, що поступово переростав у крупний торговельний комплекс [4]. Багаточисельні торговельні підприємства, невеликі кафе, виставкові і клубні зали, контори, різноманітні обслуговуючі і допоміжні приміщення композиційно зв'язувалися в цій споруді за допомогою одного чи декількох протяжних пасажів. Перекриті великопролітними металічними конструкціями у поєднанні зі склом, внутрішні пішохідні вулиці пасажів виконували комунікаційну, інформаційну роль, були місцем торгівлі і спілкування міського населення. По фронту пасажів часто створювалися вітрини для візуального приближення магазинів до покупців. Для зв'язку з торговельними підприємствами, що розміщувалися в різних рівнях, тут знайшли широке застосування сходи, ліфти, телефони, пневмопошта.




		НАЗВА, РІК БУД-ВА	МІСЦЕ РОЗТАШУВ. КРАЇНА, МІСТО	ФУНКЦІЯ	МІСТОБУДІВНЕ РОЗТАШУ- ВАННЯ	МАТЕРІАЛ
		1	2	3	4	5
а		Корчма-заїзд, сер. XIX ст.	Білорусь, Крижовка	Харчування, Ночівля	Центр села	Камінь, дерево
б		Корчма, кін. XIX ст.	Україна, Переяслав-Хмельницький	Харчування, Ночівля	Околиці міста на дорогах з пожевавленим рухом	Глина, дерево
в		Корчма, кін. XIX ст.	Білорусь, Нача	Харчування, Ночівля	Центр міста	Дерево
г		Корчма, кін. XIX ст.	Білорусь	Харчування, Ночівля	Околиці міста на дорогах з пожевавленим рухом	Дерево

Рис. 1. Корчми

Таким чином, завдяки новизні пасажів було зроблено крок не тільки до об'єднання магазинів різноманітного профілю, але й до створення особливого типу громадського простору, що привнесло певну організованість в стихію приватного будівництва, а також сприяло значному підвищенню рівня торгівлі промисловими і продовольчими товарами, культурно-побутового обслуговування населення.

На формування громадських комплексів на в'їздах великих міст без сумніву впливатимуть історичні чинники, які в свій час формували функціональні складові частини громадського комплексу. Цінність дослідженої інформації полягає у отриманні поглибленого розуміння морфології як окремих складових частин громадської споруди, так і комплексу вцілому. Вивчений досвід надасть змогу ефективно використовувати доробки минулого, підвищуючи ефективність теоретичного та практичного проектування в теперішній час.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. История городов и сел УССР. – К.: Главная редакция УСЭ, 1979. – 596 с.
2. Архітектура: Корот. словник- довідник / А. П. Мардер, Ю. М. Євреїнов, О. А. Пламеницька та ін.; за заг. ред. А. П. Мардера. – К.: Будівельник, 1995. – 335 с.
3. Баранов Н.В. Всеобщая история архитектуры в 12 томах. Том 2. / Н.В. Баранов. – М.: Издательство литературы по строительству, 1973. – 712 с.
4. Єжов В. І. Архитектура общественных зданий и комплексов / В. І.Єжов, С. В. Єжов, Д. В. Єжов. – К.: Вистка, 2006. – 380 с.
5. Эпоха / [Електронний ресурс] / – 2006. – 20 груд. Режим доступу: / <http://www.lvvl.ru/node/408>.
6. Мост Риальто и Гранд-канал / [Електронний ресурс] / - 2007. – 16 трав. Режим доступу: <http://www.itartass.ur.ru/pub/?id=1104>.
7. Конигов А. С. Развитие типов и перспектива дорожно-эксплуатационных зданий на магистральных автодорогах СССР: Автореф. дис. канд. арх./ А. С. Конигов. – Хар.: 1952. – 24 с.
8. Сардаров А. С. История и архитектура дорог Белоруссии. / А. С. Сардаров. – Мин.: Высшая. шк., 1978. – 149 с.
9. Ексарев В. А. Основные принципы формирования типов предприятий общественного питания на автомобильных дорогах : Дис. канд. арх./ В. А. Ексарев. – К.:КИСИ, 1984.
10. Анчарова М. С. От ямщика до самолета. (Этапы развития почты) . / М. С. Анчарова. – М.: Связьиздат, 1949. – 63 с.

11. Сафонов Н. Письмо отправляется в путь./ Н.Сафонов, В. Карлинский. – М.: Связь, 1967. – 70 с.
12. Прыжов И. Г. История кабаков в России. / И. Г. Прыжов.– СПб.: Азбука, 2009. – 320 с.

#### **Аннотация**

В работе коротко описываются этапы возникновения сооружений, предшественников общественных комплексов на въездах в город. Форма и содержание образований.

#### **Annotation**

It is shortly described the stages of origin of buildings who are predecessors of public buildings on entrances in a city in this work. A manner and a matter of creations.