

УДК 72.012.72

А.С. Ароян,
Полтавський національний технічний
університет імені Юрія Кондратюка

ОСОБЛИВОСТІ РОЗМІЩЕННЯ МІСТОБУДІВНИХ АТРІУМНИХ ПРОСТОРІВ У СТРУКТУРІ МІСТ ЄВРОПИ ТА ПІВНІЧНОЇ АМЕРИКИ

Розглянуто приклади розташування містобудівних атріумних просторів у містах Європейського Союзу, Канади та Росії. Виявлені фактори впливу на формування міської мережі атріумних просторів.

Постановка проблеми. В сучасному містобудуванні важливу роль відіграють громадські міські простори, які розмежовують транспортні і пішохідні потоки. Одним з засобів реалізації таких процесів є утворення атріумних просторів у містобудівній структурі. Особливості таких об'єктів дозволяють сформувати окреме поняття «містобудівний атріумний простір» (далі в тексті МАП).

Містобудівний атріумний простір – це сукупність містобудівних (вулиця, площа, пішохідна зона) та архітектурних (будинки, споруди) елементів, які становлять функціонально-планувальну структуру міста, перекриті скляною оболонкою для організації пішохідних процесів усередині міського середовища.

Формування міської мережі МАП, не було предметом вивчення наукових досліджень ані в галузі містобудування, ані в сфері архітектури атріумних будівель.

Виклад основного матеріалу. Попередніми авторськими розвідками виявлено, що на розташування МАП у містобудівній структурі впливають наступні містобудівні фактори: ступінь урбанізованості середовища, транспортне навантаження, наявність історичної периметральної забудови яка потребує реновації. Часто поштовхом для утворення атріумного простору в центральній частині міста є комплексна реконструкція дворових та вуличних територій. Поява МАП можлива також у випадку ущільнення забудови середньої зони або створення нового мікрорайону, кварталу на периферії з проектуванням нових багатофункціональних громадських центрів.

Суттєву роль у розташуванні МАП відіграє функціональне призначення об'єктів, які входять до їх складу. Багатофункціональні комплекси можуть бути розташовані у будь-якому районі міста, який має значну щільність забудови та зручні транспортні під'їзди. Таким чином, громадсько-культурні центри в **історичному ядрі міста** мають характерні вирішення, що втілюються в

організації перекритої вулиці, ситеми вулиць або внутрішніх дворів, навколо яких групуються різноманітні функціональні зони, блоки або будівлі. Громадсько-торговельні комплекси на основі МАП, які розміщені **на периферії міст**, мають планувально-просторову структуру подібно молу – це, переважно, один об'єкт, який не сполучається із забудовою сусідніх кварталів і є самостійним містобудівним утворенням.

Водночас, музейно-виставкові об'єкти з містобудівною атріумною структурою проектуються, як правило, в **центральних районах** великих та крупних міст. Таке розміщення зумовлено, у першу чергу, їх історичним виникненням і розвитком та наявністю цінної забудови високої щільності, яка формує своєрідне «тло» значущого об'єкту.

Транспортні комплекси з атріумними просторами розташовуються у **центральних зонах** крупних міст лише у тих випадках, коли вони були зведені не пізніше поч. ХХ ст. (коли ці території не були у складі центру). Як виняток – приклад залізничного вокзалу у Берліні (ФРН, 2006 р.), оскільки він являє приклад докорінної реконструкції існуючого транспортного вузла в центрі міста [3]. В іншому випадку, такі об'єкти є характерними для **серединної**, а у випадках аеровокзалів, і **периферійної зони**.

Дослідженням встановлено, що суттєвий вплив на формування мережі МАП у місті має ментальна культура мешканців, їх громадське життя. Якщо населення активно бере участь у різноманітних громадських заходах (політичних, культурних, просвітницьких), люди звикли до тривалого спілкування на вулицях, площах – створюються сприятливі умови для формування МАП, які є відкритими до міських публічних пішохідних просторів, та є їх продовженням. Така містобудівна організація спостерігається у багатьох європейських містах. Встановлено, що вплив культурно-ментального фактору здійснюється на рівні міста – це як правило історичні міста зі своєю національною та культурною ідентичністю, за Б. Черкесом «своєрідним колективним конструюванням власної національної спільноти» [2, с. 13-14]. Доведено, що схожі за історією, розмірами і географічним розташуванням міста у межах однієї країни можуть мати діаметрально протилежну ситуацію із розміщенням МАП. Наприклад у німецькому місті Лейпцигу існує досить розгалужена система МАП, а в Дрездені вона практично відсутня. Причиною такої різниці, на нашу думку, є різні культурно-історичні передумови та традиції міського життя.

Для міст Північної Америки характерним є застосування МАП як комунікаційного ядра багатофункціональних об'єктів, як то торговельні моли чи офісні будівлі, що виражає певну замкненість громадян у повсякденних відносинах один з одним на рівні міста, району, площі, вулиці. Виключенням з

цього прикладу може слугувати система МАП у м. Торонто (Канада), яка є інтегрованою у загальноміську транспортно-пішохідну структуру, однак, така організація її зумовлена, в першу чергу, складними кліматичними умовами.

Під час формування переліку міст, які підлягають аналізу, враховувалася наявність відносно рівномірного насичення їх містобудівної структури МАП. Таким чином, до виборки не були включені такі міста як Мілан і Неаполь в Італії, Вашингтон, Атланта і Нью-Йорк у США, Одеса і Дніпропетровськ в Україні, оскільки вони не мають розгалуженої системи МАП, хоча у них і знаходяться досить великі та значущі об'єкти з атріумними просторами. При аналізі планувальної структури Риму (Італія) було виявлено поодинокі приклади застосування атріумів, які, за виключенням пасажу *Galeria Alberto Sordi*, практично не відіграють ролі в організації пішохідних зв'язків міста. Вірогідно, таке становище викликано історичними умовами: наприкінці XIX ст., коли у Європі активно зводилися пасажі, Рим не являвся значним містом у політичному й економічному аспектах (на відміну від Мілану і Неаполю).

На прикладі Парижа (Франція) видно, що ранні МАП, як то пасажі XIX ст., - розташовані в історичному ядрі міста: 25 з них знаходяться з північного боку від р. Сена і один – з південного. Особливу містобудівну цінність представляють три пасажі *Verdeau*, *Jouffroy* й *Panoramas*, котрі знаходяться у сусідніх кварталах і утворюють єдину пішохідну систему з головною віссю та другорядними відгалуженнями. Фактично, вони являють собою унікальний містобудівний історичний атріумний ансамбль. Також МАП центральної частини представлені виставковим павільйоном «*Le Grand Palais*, критими дворами музею Лувр та Національної школи витончених мистецтв, конкурсами Ліонського та Східного залізничних вокзалів.

У дослідженні з'ясовано, що містобудівна структура Берліна (ФРН) включає в себе переважно адміністративні та культурні об'єкти з атріумними просторами. Лінійні МАП представлені у центрі Берліна багатофункціональним комплексом *Potsdamer Platz Arkaden* (пасаж значних розмірів є композиційною віссю, до якої з обох боків примикають різноманітні громадські будівлі, з яких дві мають у своїх структурах компактні атріумні простори), *Paul-Lobe-Haus* (один з корпусів комплексу *Bundestag* – німецького парламенту, що являє собою пасаж і простягається у широтному напрямку, - перетинає р. Шпрею і продовжується на іншому березі), вулиця *Heiligegeistgasse* – перекрита і фактично є пасажем. Встановлено, що більшість МАП центральної частини міста – це компактні центричні атріумні простори, які є, як правило, перекритими внутрішніми дворами, як то двір Німецького історичного музею. Унікальними атріумними просторами містобудівного значення у Берліні є конкорс Берлінського вокзалу та крита скляним куполом міська площа у складі

офісного комплексу Sony Center, який, у свою чергою, є частиною складного комплексу атриумних надземних та підземних просторів на Potsdam Plaza.

На основі аналізу містобудівної ситуації Лондона (Велика Британія) встановлено, що він є прикладом міста з переважаючими компактними МАП, які використовуються у центральній частині міста як одиничні криті простори (двір Британського музею (British Museum Court), внутрішній простір будівлі House of Parliament, курдонер штаб-квартири радіо BBC), або як системи компактних атриумів (офісний центр Cardinal Place, будівля Міністерства оборони). На межі центральної та серединної зон зустрічаються торговельні моли із компактною атриумною структурою, що зумовлено містобудівною ситуацією – прямокутною щільною сіткою вулиць зі значною часткою кварталів, наближених за геометричними параметрами до квадрату або трапецій. Ще одним типом будівель із МАП стали історичні вокзали: Queen Victoria Station та Paddington Station у центральній частині міста.

На відміну від столиці Великої Британії м. Манчестер має у своїй структурі і лінійні, і компактні МАП. Пасажні простори представлені комунікаційними осями торговельних молів, компактні атриуми – офісних, виставкових та громадсько-торговельних комплексів. Схожу картину можна спостерігати і у іншому британському місті – Лідс. Особливу увагу привертає комплекс із двох пасажів: історичного Queen Victoria, зведеного 1900 р. та критої склом пішохідної вулиці Queen Victoria Street, яка є продовженням попереднього МАП.

Лейпциг (Німеччина) за розмірами приблизно рівний Манчестеру і має схожу планувальну структуру кварталів. Значна кількість історичних пасажів знаходиться у центральній частині міста. Центричні компактні атриумні простори представлені перекритими внутрішніми дворами будівель, комунікаційними зонами громадсько-торговельних центрів та конкорсом залізничного вокзалу.

У містобудівній структурі центральної частини Відня (Австрія) домінують два лінійні МАП Віденського економічного університету, які мають значну довжину (більше 200 м на кожен вісь). Столиця Австрії має декілька історичних пасажів, які були збудовані у II пол. XIX ст. Найвідоміший з них - Ferstel Passage (1860 р.) являє собою неоренесансну будівлю із лінійним простором та центричним компактным атриумом. Відень має декілька об'єктів – представників сучасних пасажних містобудівних утворень. Окрім лінійних МАП у периферійній зоні на виїзді з міста знаходяться чотири історичні промислові споруди - газгольдери, реконструйовані під багатофункціональні житлові комплекси атриумного типу.

Торонто (Канада) є прикладом міста, у якому містобудівна організація продиктована суворими кліматичними умовами. Місто є компактним за планувальною структурою із чітко виділеною центральною частиною, яка забудована багатопверховими громадськими будівлями. Більшість із них сполучаються за допомогою комунікаційної системи РАТН, яка пронизує місто, утворюючи лінійні атріумні простори. Найближчим до набережної магістралі є громадсько-торговельний центр Brookfield Place, поруч із ним атріум-площа Королівського банку (Royal Bank Plaza), яка з'єднує дві башти комплексу. Північніше за декілька кварталів знаходиться найбільший атріумний об'єкт міста – Eaton Centre, який є продовженням мережі РАТН [1, с. 54]. Дослідженням виявлено, що типологія об'єктів із МАП в Торонто неширока: громадсько-торговельні центри та офісні комплекси.

Схожим на Торонто у формуванні структури МАП є інше канадське місто Ванкувер. Як і у попередньому прикладі тут значний вплив на утворення атріумної мережі здійснили характерні для північних міст суворі природно-кліматичні умови. Дослідженням виявлено концентрацію МАП переважно лінійного характеру у центральній частині міста, а також на північній прибережній ділянці. Найбільш значущими об'єктами є Vancouver Public Library (лінійний МАП криволінійної форми), Law Court (значний атріумний простір призматичної форми), Park Place у центрі міста та Lonsdale Quay Public Market (типовий сучасний пасаж) на протилежному березі бухти.

При аналізі російських міст Москви та Санкт-Петербурга було виявлено, що загальний рівень насичення містобудівної структури міст МАП суттєво не відрізняється від практики європейських столиць, які розглянуті вище. Активна будівельна діяльність кінця XIX – поч. XX ст., та відновлення проектування атріумних об'єктів у останні 20 років практично нівелювали відставання Росії від Європи та Америки в галузі атріумної організації містобудівних просторів.

На прикладі Москви (Росія) видно, що в крупному історичному місті однаково ефективними з точки зору функції, планування й містобудівної композиції є в рівній мірі лінійні і компактні МАП. Прикладами лінійних атріумних просторів є пасажі: Петровський, Новінський, Смоленський, Слоховський. Компактні МАП представлено реконструйованим двором простором Гостиного двору у Китай-городі. Комбіновані рішення з використанням лінійних та центричних МАП використані у будівлі ГУМу на Червоній площі та громадсько-торговельного центру «Атриум» на Земляному Валі. Дослідженням встановлено, що більшість об'єктів з МАП розташовані у межах Садового кільця – на території історичного центру Москви.

У ході дослідження містобудівної структури Санкт-Петербурга (Росія) встановлено, що лінійні атріумні простори застосовувалися у об'єктах,

зведених у II пол. XIX ст. та на поч. XX ст. Характерним прикладом такої планувальної структури є «Пасаж» на Невському проспекті. Компактні МАП представлені перекритими дворами «Главного Штаба» (частина музейного комплексу «Ермитаж»), Музею радіо ім. Попова, виставковим атріумним простором Художньо-промислового училища ім. Штігліца та двором Комендантського дому Петропавлівської фортеці. Дослідженням встановлено, що у Санкт-Петербурзі МАП найчастіше зустрічаються у музейно-виставкових та офісних об'єктах, на відміну від Москви, де вони найбільш розповсюджені у громадсько-торговельних комплексах.

Висновки. У ході аналізу планувальних структур міст та виявлення характеру і масштабу розповсюдження МАП установлено:

- сучасні МАП історичних міст, як правило, представлені перекритими внутрішніми дворами периметрально забудованих кварталів;
- наявність значних за розмірами та потужних за функціональним насиченням містобудівних об'єктів з атріумною організацією не впливає на загальну картину розповсюдження МАП у структурі міста;
- для історичних міст Європи характерне використання МАП у транспортних об'єктах;
- не всі історичні міста з щільною забудовою та дворовими просторами мають у своїй структурі МАП, що зумовлено соціально-економічними, та культурно-ментальними умовами.

Література

1. Саксон, Р. Атриумные здания / пер. с англ. А.Г. Раппапорта под ред. В.Л. Хайта. – М.: Стройиздат, 1987. – 138 с.: ил. – Перевод. Изд.: Atrium buildings / R. Saxon. – The Architectural Press: London, 1983.
2. Черкес Б.С., Національна ідентичність в архітектурі міста. – Львів.: Видавництво НУ «Львівська Політехніка», 2008. – 268 с.
3. Google Maps [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://maps.google.com.ua/maps?hl=ru&tab=w1>
4. Passages Couvert Paris [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://www.parisinconnu.com/passages/>

Аннотация

Рассмотрены примеры размещения градостроительных атриумных пространств в отдельных городах Европейского Союза, Канады и России. Выявлены факторы влияния на формирование городской сети атриумных пространств.

Abstract

The examples of locations of city-planning atrium spaces in some cities of Europe, Canada and Russia are considered. Factors of influence of atrium spaces city network are revealed.