

МІСТОБУДУВАННЯ

УДК 72.01

І.В. Гаврилюк

*аспірантка кафедри теорії, історії архітектури та синтезу мистецтв
НАОМА*

ПИТАННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ МІСЬКИХ ПЛОЩ КРУПНІШИХ МІСТ УКРАЇНИ

Анотація: в статті розглянуто наведені в містобудівній науковій літературі класифікації міських площ, визначено критерії, за якими їх було проведено. Виявлено, що в більшості сучасних джерел класифікація проводиться з урахуванням критеріїв функціонально-планувальної або транспортно-пішохідної організації. Запропоновано впровадження критерію класифікації сучасних міських площ крупнішого міста за періодом утворення.

Ключові слова: класифікація, критерії класифікації, функціонально-планувальна організація, транспортно-пішохідна організація, міська площа, морфологія.

Постановка проблеми. Важливою ознакою архітектури ХХ – ХХІ ст. стала активна реконструкція центральних історичних районів міст з дотриманням принципу історичної наступності. Для всіх крупніших міст України характерне поєднання історично складеної структури міських центрів та сучасної структури більш пізніх районів. Відповідно, міські площі як вузли різних типів міських структур не можуть мати однакоє функціонально-планувальне та об'ємно-просторове вирішення. Тому розробити універсальні рекомендації щодо проектування міських площ неможливо, спочатку необхідно згрупувати їх за певними спільними ознаками. Для такого руху науки зі ступеню емпіричного накопичення знань на рівень теоретичного синтезу, системного підходу завжди використовувалася класифікація.

Отже, виникає потреба дослідити, в якій мірі фактор періоду утворення міської площі впливає на класифікацію громадських площ сучасного крупнішого міста з точки зору виявлення пріоритетів їх перспективного розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Протягом багатьох століть площі відігравали важливу роль в житті міста, їх різновиди постійно поповнювалися і класифікувалися.

В радянській містобудівній науці ХХ ст. була прийнята та розвинена класифікація міських площ за функціональним критерієм. Наприклад, А.В. Щусєв пропонував таку класифікацію:

- площі перед спорудами районних рад, перед іншими громадськими спорудами, влаштовані так, щоб на них могли збиратися демонстрації;
- площі розвантажувальні для міського руху;
- площі зі скверами, де могли б збиратися діти та проводити свій час граючи на повітрі, де не було б великого руху;
- привокзальні площі для транспорту, площі для завантаження таких установ як стадіони та парки культури, куди стікаються сотні тисяч населення в коротких проміжках часу;
- площі перед «такими величними будівлями, як палаци робітничо-селянського уряду», на яких розміщуються пам'ятники, збираються демонстрації в сотні тисяч людей. Архітектура цих площ за думкою Щусєва повинна бути більш монументальною, ніж архітектура міста загалом [5].

Згодом ця класифікація за функціональним критерієм, звичайно з певними корективами, була закріплена в радянських нормативних документах. В даний час ДБН В. 2.3-5-2001 «Споруди транспорту. Вулиці та дороги населених пунктів» [3], розроблений на базі цих норм, не дивлячись на багаторазове корегування окремих позицій і численні варіанти пристосування до місцевих умов, в цілому зберігає параметри, розроблені в 70-80 рр., та служить об'єктивною основою для більшості рішень, що приймаються в містобудуванні. Отже, наведена в ДБН класифікація міських площ виглядає так: головні, перед крупними громадськими спорудами та місцями масового відвідування, транспортні, вокзальні, багатофункціональні, ринкові та передзаводські. Оскільки даний ДБН розглядає транспортну систему міста, тут визначається призначення площ та надаються рекомендації щодо їх проектування з урахуванням лише одного аспекту функціональної організації площ – організації транспортно-пішохідного руху. В.Т. Шимко всі різновиди площ зводить до трьох груп: повністю або частково позбавлені транспорту «головні» площі, пішохідні та рекреаційні простори; площі, що активно суміщають транспортні та пішохідні потоки та обслуговують різні центри тяжіння населення; переважно транспортні [5].

Отже, містобудівні норми приймають класифікацію площ за їх домінуючими функціями¹ та впритул підходять до розроблення класифікації за критерієм організації транспортно-пішохідного руху, надаючи всю необхідну інформацію для подальшого розділення площ на конкретні класи, що і було зроблено в монографії Шимко.

В роботах А.Е. Брінкмана [1] та А.В. Буніна [2] розроблена класифікація, в основі якої лежить формально-стилістичний критерій. Ці дослідники виділяють середньовічні, ренесансні, барокові міські площі та площі, утворені в періоди класицизму та еkleктики; показують, як стилістично-формальні вподобання різних історичних періодів, що віддзеркалювали соціально-культурний розвиток суспільства, вплинути на об'ємно-просторове та функціонально-планувальне особливості міського простору. Однак, в цих роботах розглянуті міські площі в тому стані, в якому вони знаходилися до початку кардинальних трансформацій під впливом інтенсифікації технічного розвитку.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячена дана стаття. В сучасному крупнішому місті об'ємно-просторова організація площ має передусім функціонально-прагматичну основу. В той же час наведені класифікації не враховують часу утворення міської площі, як важливого фактору, що суттєво вплинув на морфологічну будову² простору. В своїй дисертації О.Г. Раппапорт стверджує, що «історія – ключ до розуміння специфіки архітектурної форми» [4]. Те ж саме можна сказати і про розуміння специфіки організації простору міської площі.

Мета статті: на основі аналізу сучасного стану площ та їх актуальних класифікацій виявити додатковий критерій класифікації міських площ.

Виклад основного матеріалу. Для обґрунтування важливості впровадження критерію класифікації за періодом утворення громадських площ сучасного крупнішого міста України розглянемо міські площі Києва. В історії Києва можна виділити три етапи найбільш потужного містобудівного розвитку. Перший етап – розбудова давнього Києва – столиці Київської Русі, другий – ХІХ ст. та третій – середина ХХ ст., коли Київ став столицею Радянської України. Відповідно, в ці періоди найактивнішого територіального розширення міста з'являлася найбільша кількість міських площ. З п'ятдесяти п'яти міських

¹ Громадські площі крупніших міст майже завжди виконують велику кількість функцій, тобто є поліфункціональними. Однак, для проведення класифікації можливе виділення домінуючої функції, яка найбільше виражена у використанні міської площі, а отже, найсильніше впливає на її функціонально-планувальну та об'ємно-просторову організацію.

² Під морфологією або морфологічної будовою об'єкту прийнято розуміти конфігурацію та параметри цього об'єкту та його деталей [5].

площ, що фігурують на сучасних картах Києва, шість утворились орієнтовно в IX – XII ст. (за часів Київської Русі), шістнадцять в XIX ст. і двадцять п'ять в XX ст.³ (табл. 1).

Таким чином, сучасні норми в першу чергу орієнтують проектувальника на потреби та можливості функціонального та транспортного обслуговування, докладно регламентуючи прийоми розміщення автостоянок та зупинок громадського транспорту, найбільш зручного перехрещення потоків руху тощо.

Таблиця 1

Періоди формування міських площ Києва

Площі, що виникли за часів Київської Русі	Площі, утворені у XIX ст.	Площі, утворені в середині XX ст.
Житньоторзька пл. Контрактова пл. Михайлівська пл. Поштова пл. Пл. Слави Софіївська пл.	Бессарабська пл. Ботанічна пл. Вокзальна пл. Голосіївська пл. Європейська пл. Лук'янівська пл. Львівська пл. Майд. Незалежності Московська пл. Пл. Перемоги Печерська пл. Привокзальна пл. Театральна пл. Пл. Толстого Л. Троїцька пл. Пл. Франка І.	Амурська пл. Пл. Анкари Волгоградська пл. Пл. Героїв Бресту Пл. Героїв ВВВ Пл. Дружби Народів Інтернаціональна пл. Керченська пл. Космонавтів пл. Пл. Кривоноса П. Ленінградська пл. Пл. Лесі Українки Либідська пл. Пл. Луначарського А. Мінська пл. Новоросійська пл. Одеська пл. Святошинська пл. Севастопольська пл. Солом'янська пл. Спортивна пл. Тульська пл. Пл. Фрунзе Харківська пл. Пл. Шевченка Т.

³ Дослідження базується на даних, представлених в Енциклопедичному довіднику «Київ» [7]. В статті наводяться сучасні назви міських площ Києва.

На сьогоднішній день функціональна організація міських площ підпорядковується вимогам сучасного міста. Водночас, припускається, що морфологічна будова міських просторів є повільно змінною властивістю, закладеною в період утворення площі. Для дослідження морфологічних особливостей міських просторів було обрано по дві характерні утворені в різні періоди міські площі, що не зазнали настільки кардинальної реконструкції, яка повністю б змінила їх будову, та які на сьогоднішній день подібні за функціональною та транспортно-пішохідною організацією⁴ (табл. 2).

Розміри громадських площ давньослов'янських міст були досить значними, що було зумовлено функціональними потребами (площа-торжище) та композицією соборів, розрахованих на віддалені точки зору. На відміну від середньовічних міст Західної Європи, де зводилися блоковані житлові будинки, що примикали один до одного і таким чином формували площі та вулиці, в руських містах житлові будинки будувалися порізно, кожен на своїй ділянці, де розміщувалися також господарські споруди, огорожені тином, двори, інколи – сади і городи [2]. Таким чином, міські площі не отримували регулярного архітектурного обрамлення і мали живописну конфігурацію, обумовлену конфігурацією садибних ділянок та природних перешкод.




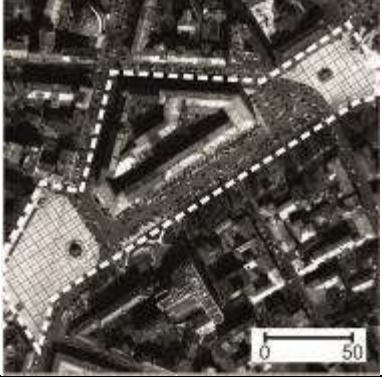

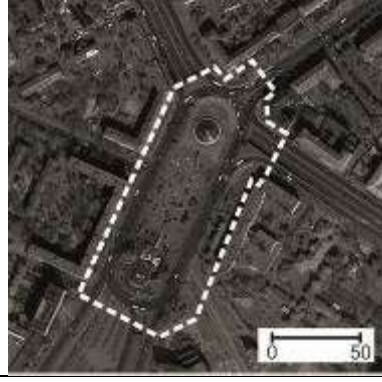
Великий вплив на формування міських площ XIX ст. спричинили зростаючі функціональні та транспортні потреби міст. Площа стала вузлом міської структури, організуючим і направляючим наскрізний рух, зв'язаним вулицями з іншими площами в єдину ясно організовану систему: міські площі часто отримували форму, при якій виконувалися вимоги зручного кругового руху автотранспорту. Але транспорт в цей період був ще не настільки розвинутий, щоб витіснити пішохода з площі. Тому простір міських площ XIX ст. в пропорційних відносинах та в ступені деталювання фасадів залишається орієнтованим на сприйняття пішоходом⁵. Розвиток науки мали слідством тяжіння до раціональності, правильності, що нерідко виявилось в геометричних побудовах плану. Архітектура міських площ цього періоду організовувалась за принципом ансамблевості [2].

⁴ Софіївська та Михайлівська площі до побудови у 1854 — 1857 рр. «присутственных мест» складала єдиний простір. Тому в статті вони розглядаються як єдиний містобудівний об'єкт.

⁵ Композиційні особливості сприйняття міських просторів пішоходами та автомобілістами докладно розглянуті в монографії В.Т. Шимко [6].

Таблиця 2

Морфологічні особливості міських площ Києва,
утворених в різні історичні періоди

Площі, що виникли за часів Київської Русі	Площі, утворені у XIX ст.	Площі, утворені в середині XX ст.
<p>Контрактова площа</p> 	<p>Площа Льва Толстого</p> 	<p>Мінська площа</p> 
<p>Софіївська та Михайлівська площі</p> 	<p>Ботанічна площа</p> 	<p>Севастопольська площа</p> 
<ul style="list-style-type: none"> • великі розміри • неправильна конфігурація • аморфність контуру 	<ul style="list-style-type: none"> • середні розміри • компактність • відносно чіткий контур • геометрична побудова 	<ul style="list-style-type: none"> • великі розміри • аморфність • чітка геометрична побудова транспортних шляхів

У XX ст. міська структура зазнає значних змін: основними її формотворчими елементами стають дороги (не завжди насичені громадською функцією) та перетікаючі пішохідні простори, для яких характерна інверсія (спрямованість у середину та байдужість до зовнішнього оточення). Тому міські площі поступилися місцем відокремленим ділянкам перетікаючого простору або перетворилися на транспортні розв'язки. При цьому потреби

міського транспорту значно зросли та стали потребувати значної території. Відповідно значно зросли розміри площ. Принцип вільної постановки споруд у просторі та збільшення їх висотності зумовив значні розриви між будинками, тому контур площ став нечітким, простір аморфним, хоча конфігурація транспортних шляхів визначалась чіткою геометрією організації транспортного потоків [6].

На сьогоднішній день за класифікацією ДБН досліджені площі можуть бути віднесені до транспортних. Таким чином, функціонально-планувальна та транспортно-пішохідна організація цих площ подібна, але морфологічна будова просторів різна, оскільки попри численні реконструктивні перетворення вони зберегли характерні морфологічні особливості, закладені в період їх формування. Отже, фактор часу утворення площі або докорінної її реконструкції (яку можна вважати новою точкою відрахунку існування міського простору, тобто новим часом його утворення) фіксує систему соціальних поглядів на засоби організації міського простору, що впливають на його морфологічну будову.

Висновки. В результаті аналізу сучасного стану міських площ та їх актуальних класифікацій було виявлено та обґрунтовано потребу впровадження додаткового критерію класифікації – за періодом їх утворення. Віднесення міської площі до певного класу за критерієм періоду її утворення визначає комплекс специфічних морфологічних ознак цієї площі, які доцільно виявити з метою збереження «генетичного коду» міста або окремих елементів його структури.

Подальшим напрямком дослідження повинна бути власне розробка такої класифікації. Але різні міста України мають відмінну історію розвитку, а отже періоди утворення міських площ для різних міст не співпадатимуть. Тому, доцільним є виявлення певних укрупнених характеристик міських площ, утворених в різний час, з метою розробки узагальненої класифікації.

Література

1. Бринкман А.Э. Площадь и монумент как проблема художественной формы. Пер.с 3-го нем. изд. со вст. ст. и комм. И. Хвойника. – М.: изд. Всесоюзной Академии архитектуры, 1935. – 296 с.
2. Бунин А. В. История градостроительного искусства.– М.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1953. - Том первый. - 532 с.

3. ДБН В. 2.3-5-2001. Сооружения транспорта. Улицы и дороги населенный пунктов.
4. Раппапорт А.Г. К пониманию архитектурной формы: Дис. ...доктора искусствоведения: 18.00.01 – М., 2000. – 350с.
5. Шимко В.Т. Архитектурно-дизайнерское проектирование городской среды. – М.: Архитектура-С, 2006. – 384 с.
6. Энциклопедический справочник «Киев». Под ред. Кудрицкого А.В. – К.: УСЭ, 1985. – 760 с.

Аннотация

В статье рассмотрены приведенные в градостроительной научной литературе классификации городских площадей, определены критерии, по которым эти классификации были проведены. Установлено, что в большинстве современных источников классификация проводится с учетом критериев функционально-планировочной или транспортно-пешеходной организации. Предложено внедрение критерия классификации современных городских площадей крупного города по периоду их образования.

Ключевые слова: классификация, критерии классификации, функционально-планировочная организация, транспортно-пешеходная организация, городская площадь, морфология.

Abstract

In this article the city squares classifications, which are presented in urban science literature, are reviewed. Criteria which are used while classifying are distinguished. It is specified, that the functional planning and transport-pedestrian organization criteria are mostly considered. It is proposed to apply the classification criteria by the formation period of the square.

Keywords: classification, classification criteria, functional and planning organization, transport-pedestrian organization, city square, morphology.