

УДК 711. 00

М. В. Щедра,*аспірант каф. дизайну архітектурного середовища
Київський національний університет
будівництва та архітектури*

РАДІАЛЬНО-КІЛЬЦЕВА СХЕМА ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ В ІДЕАЛЬНИХ МІСТАХ

Анотація: в статті вивчаються моделі ідеальних міст із радіально-кільцевою схемою вуличної мережі. В ході дослідження виявляються основні проблеми (планувальні, соціальні, екологічні), що виникали у реальних містах та способи їх вирішення у проектах ідеальних міст.

Ключові слова: ідеальне місто, примагістральна територія, радіально-кільцева схема вуличної мережі.

Платон в своїх діалогах "Держава" писав: "Ніколи, ні в якому разі не процвітатиме держава, якщо її не накреслять художники по божественному зразку". Для моделі свого ідеального міста-держави він обрав радіально-кільцеву схему.

У плані центральна частина міста являла собою чергування водних і земляних кілець. Зовнішнє водне кільце було з'єднане з морем каналом завдовжки в 50 стадій (1 стадій - бл. 193 м). Земляні кільця, що розділяли водні, мали поблизу мостів підземні канали, пристосовані для проходу суден.

Найбільше по радіусу окружності водне кільце мало в ширину три стадія, таким же було і земляне, що слідувало за ним; наступні два кільця, водне і земляне, були шириною в два стадія; нарешті, водне кільце, оперізує, знаходилося в середині острова, було в стадій шириною.

Острів, на якому стояв акрополь, мав п'ять стадій в діаметрі і був, так само як і земляні кільця, обведений кам'яними стінами. Крім палацу всередині акрополя знаходилися храми і священний гай. На острові були два джерела, що в достатку давали воду для всього міста. На земляних кільцях було споруджено безліч святилищ, садів і гімнасій. [5]

Звертаючись до філософської ідеї, яку автор ніс своєю моделлю, можна сказати, що Платон намагався ввести соціальний розподіл за допомогою такої функціонально-планувальної структури. Незважаючи на часткову застарілість ідей формування міст Платона, можна точно сказати, що вплив соціально-економічного фактору за власними ознаками розподілив функціональні зони міст таким же "кільцевим" способом від центра до периферії.

Спроби здійснити ідею в чистому вигляді спочатку не надихали. Відомий архітектор і теоретик архітектури Виченцо Скамоцци, автор одного з проєктів «регулярних» нових міст, спробував здійснити свій задум в натурі при будівництві міста-фортеці Пальма Нуова поблизу Венеції. Дев'ять променевих магістралей, пересічених кільцями поперечних вулиць, сходилися в одній точці - на головній площі міста. Примітивна геометрія плану породжує швидке розчарування й нудьгу у всякого, хто потрапив у це місто.

Очевидно, ідея осьової перспективи повинна була реалізувати себе в конкретній і досить складній (а не вигаданій з початку до кінця, як в Пальма Нуова) містобудівній ситуації [6].

Винахід парового двигуна змінив зовнішній вигляд міста, його функціональну структуру і значення дорожньої інфраструктури автоматично вийшло на перший план. Проте великий крок у розвитку науки значно підвищив рівень забруднення навколишнього середовища, що миттєво знайшло своє відображення в проєктах того часу – озеленення стало важливим атрибутом містобудівної діяльності, зокрема примагістральних територій. Наприклад, англійський філософ і соціолог-утопіст Ебенізер Говард, відомий своєю публікацією «Міста-сади майбутнього» розробив проєкт утопічного міста, де люди живуть в гармонії з природою, – населеного пункту обмеженого розміру, що оточується поясом сільськогосподарських угідь. Е. Говард стверджував, що неможливо точно з'ясувати яку форму отримає місто, але для моделі він використовував радіально-кільцеву структуру через її очевидні переваги.

Також, неодмінно, слід згадати видатного діяча в сфері архітектури Ежена Енара, який, довгий час вивчаючи проблеми транспорту, в 1910 році виступив із доповіддю на тему "Міста майбутнього". Його модель міста вирішувала дуже широкий спектр проблем із далекою перспективою у майбутнє:

I, на противагу радіально-кільцевій слід розглянути прямокутну решітку вулиць - ідеальну у всіх своїх проявах модель Ле Корбюзьє та місто Чандігарх (Рис.1). Можна сказати, що Чандігарх - це місто-бренд. Воно володіє власною символікою, виконане з неймовірно амбітним архітектурним масштабом і затверджує новий порядок життя в синтезі творчого методу та ідеології. Однак проєкт витримує чимало критики. В м.Чандігарх архітектор говорить, а Індія мовчить. Житель безправний і безголосий - традиційне яскраве індійське життя, все, що асоціюється з цією культурою, заглушується монолітними бетонними формами, обширною порожнечою. З етичної точки зору це ідеальний місто виглядає дуже тоталітарно. [4]

Таблиця 1

РАДІАЛЬНО-КІЛЬЦЕВА СХЕМА ВУЛИЧНОЇ МЕРЕЖІ В ІДЕАЛЬНИХ МІСТАХ		
Платон. Місто-держава на острові Атлантида		
Проблема: вираження ідеї справедливості; відповідність функціонально-планувальної схеми класовому розподілу		
		Опис: а) чергування земляних і водних кілець; б) розташування людей у системі моделі в залежності від соціального класу.
Вінченцо Скамоцци. Пальма Нуова		
Проблема: містобудівна: поєднання римської регулярної сітки доріг та середньовічного міста яке розвивається природньо; соціальна: забезпечення максимальної "прозорості" міста		
		Опис: а) поєднання ознак середньовічного та римського міста; б) "ідеальне місто покликане виховувати вдача і почуття, виправляти душі і уми" [5] в) форма - правильний дев'ятикутник, оточений охоронною стіною, із вежами у вершинах; г) має дев'ять радіальних магістралей, які перетинаються кільцями поперечних вулиць і сходяться в одній точці - на головній площі міста.
Ебенізер Говард. Місто-Сад		
Проблема: науково-технічний прогрес призвів до забруднення середовища міст і спровокував потребу в їх додатковому озелененні		
		Опис: а) життя людини в гармонії із природою; б) поєднання ознак міста та села; в) винесення промисловості на периферію.
Чарльз Лемб. Місто шестикутної форми		
Проблема: пошук форми міста для влаштування найкоротших шляхів пересування		
		Опис: а) дорожня інфраструктура має декілька кільцевих магістралей б) озеленення основний елемент примігстральної території; в) шестикутна регулярна сітка доріг забезпечує найкоротші шляхи між центрами мікрорайонів.
Ежен Енар. Місто майбутнього		
Проблема: непроникність міського центру для транзитного руху і поліпшення зв'язків центрального району з периферією міста і заміськими шосе		
		Опис: а) вулиці міст - виключно пішіходні; б) в центрі міста має розміщуватись 500 метрова домінанта; мікрорайони повинні також ознаменуватись менш значними вежами; в) міські інженерні системи і механізми сміттєвидалення повинні зайняти третій від рівня землі ярус. г) на самому нижньому рівні слід розмістити підземні траси для важкої вантажної техніки.

Висновок. Дослідження теорії та практики проектування ідеальних міст, дають змогу знайти шляхи вирішення основних проблем, які виникають із черговими кроками науково-технічного прогресу або в процесі природного росту та розвитку міст. В статті розглядалися проблеми розподілу функціональних зон, візуальної орієнтації, екологічні проблеми та проблеми збереження традиційно-культурних цінностей в містобудуванні (Таблиця 1).

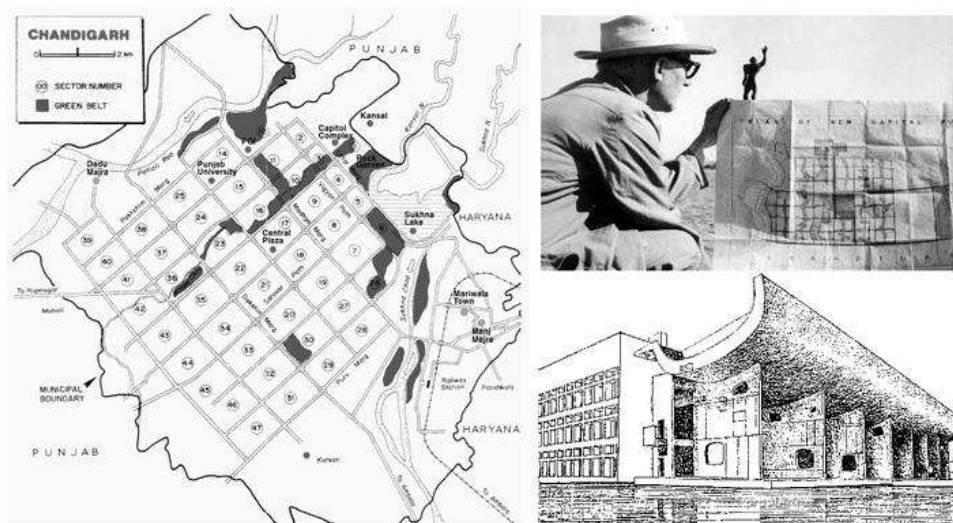


Рис.1. Ле Корбюзьє, м. Чандігарх

Список джерел інформації:

1. Царев Е. Ю. Формирование кольцевых магистралей в современных городах: автореф. дис. на соискание уч. степени канд. арх.: спец. 18.00.01 «Реставрация и реконструкция» / Е. Ю. Царев. – М., 2004. – 20с.
2. Бунин А. В. Градостроительство XX века в странах капиталистического мира. Том второй / А. В. Бунин, Т. Ф. Саваренская - М: Стройиздат, 1979 - 415 с.
3. Urban Planning, 1794-1918: An International Anthology of Articles, Conference Papers, and Reports [Електронний ресурс] / Eugène Hénard // Royal Institute of British Architects, Town Planning Conference London, 10-15 October 1910, Transactions - 1911. - С 345-367. - Режим доступу до тексту доповіді:
<http://urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/henard.htm#Return to top>
4. Я Архитектор [Електронний ресурс] / Н.Белая // В поисках идеального города. Часть 1 - 2012. - Режим доступу до статті:
http://architector.ua/post/arch/1722/V_poiskah_idealnogo_goroda_CHast_1/
5. Новый акрополь [Електронний ресурс] /С.Хромов// Мечта об идеальном городе. - 1997-2013. - Режим доступу до статті:
http://www.newacropolis.ru/magazines/3_2001/Mecht_o_ideal_gorode/
6. Гутнов А. Э. Мир архитектуры / А. Э. Гутнов, В. Л. Глызычев. – М.: Молодая гвардия, 1990 – 352 с.
7. Charles R. Lamb. City Plan / Charles Rollinson Lamb // The Craftsman. – 1904. - №6. – С. 3–13
8. E. Howard. Garden Cities Of To-Morrow / Ebenezer Howard. – London: Faber and Faber, 1902 – 147 p.
9. A.J. Catanese Urban Planning. Second Edition / A.J. Catanese, J.C. Snyder. – New-York: McGraw-Hill, 1979 – 387p.

Аннотация

В статье изучаются модели идеальных городов с радиально-кольцевой схемой уличной сети. В ходе исследования выявляются основные проблемы (планировочные, социальные, экологические), возникавшие в реальных городах и способы их решения в проектах идеальных городов.

Ключевые слова: идеальный город, примагистральная застройка, радиально-кольцевая схема уличной сети.

Abstract

The article describes a model of ideal cities of the radial-circular pattern street network. The study found major problems (planning, social, environmental) that occurred in real cities and their solutions in projects of ideal cities.

Key words: the ideal city, prymahistralna area, radial-circular pattern street network.

УДК 711.4

В. О. Яценко

*кандидат архітектури, доцент кафедри містобудування
Київського національного університету будівництва і архітектури*

СУБУРБАНІЗАЦІЯ ЯК ПРОЦЕС МІСЬКОЇ ІНТЕРВЕНЦІЇ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

Анотація: В статті зроблено спробу звернути увагу на необґрунтованість використання містом приміських територій.

Виділено негативні наслідки процесу субурбанізації в містах України та як вихід необхідність проблему вирішувати на регіональному рівні.

Ключові слова: місто, субурбанізація, передмістя, агломерація, регіональне планування, житлова забудова.

Місто – «результат игры региональных сил». [3] Регіональні сили в свою чергу породили поняття урбанізовані території, міграція, приміські території, агломерація, субурбанізація і ще багато інших за допомогою яких архітектори намагались найти, придумати, запропонувати розумний територіальний компроміс між містом і приміською зоною або сільськими територіями. На протязі багатьох віків цей компроміс отримував все складнішу і складнішу формулу вирішення. В даній статті зроблена спроба зрозуміти один із процесів складних відносин міста і приміської зони – процес субурбанізації.

Субурбанізація – від латинського «біля міста» – є подальшим етапом урбанізації. Характеризується вищими темпами збільшення кількості жителів