

ІСТОРИЧНІ ПОСИЛКИ ДО ФОРМУВАННЯ ГРОМАДСЬКИХ ЗОН У ВЕЛИКИХ МІСТАХ

Тури́вненко О. С.

Національний авіаційний університет, факультет архітектури та дизайну

Анотація. Аналізується розвиток громадських та адміністративних утворень в структурі великого міста з точки зору утворюваної ними громадської зони.

Ключові слова: громадська зона, офісні та виробничо-офісні будівлі, адміністративні будівлі, громадсько-адміністративні комплекси, адміністративно-ділові комплекси, супутні будівлі, історичний розвиток.

Аннотация. Тури́вненко О. С. Исторические ссылки к формированию общественных зон в больших городах. Анализируется развитие общественных и административных образований в структуре крупного города с точки зрения создаваемой общественной зоны.

Ключевые слова: общественная зона, административные, офисные и производственно-офисные здания, общественно-административные, административно-деловые комплексы, сопутствующие здания, историческое развитие.

Annotation. Turivnenko O. S. History references to forming of public areas in large town. It is an analysis of the development of public and administration units in the structure of a large city from the point of view about public area which is creating by them.

Key words: public area, office and production-office, administrative buildings, public-administrative, administrative-business complexes, satellite buildings, historical development.

Постановка проблеми. Формування міст відбувається протягом досить значного часу. Але неможливо сказати, в який момент їх розвиток переходить у занепад, що може відбуватися з містами, які перестали виконувати первісно закладену в них функцію. Втім, така тенденція не є характерною для великих міст, але в певному обсязі може спостерігатися у тій чи іншій їх складовій частині, в певний проміжок часу. Так само й занепад у частині великого міста може бути знову змінений на розвиток – при функціональній реорганізації частини.

Звичайно, така перебудова не виникає сама по собі, а створюється людиною. Внаслідок цього в основі її завжди знаходиться певна функціональна причина, певна необхідність в такій перебудові. Так, між адміністративними будівлями та визначеним колом громадських (офісних чи виробничо-офісних) з часом утворюються функціональні зв'язки, які при внесенні змін у містобудівне вирішення великого міста можуть викликати зв'язки територіальні.

На даний момент використовується загальноприйнята класифікація зон міста за ДБН 360-92**, за якою виділяються наступні функціональні зони: сельбищна, виробнича і ландшафтно-рекреаційна. Громадські та адміністративні будівлі відносяться до сельбищної зони. Водночас з тим аналіз історичного розвитку великих міст та існуючої необхідності їх реорганізації висуває необхідність виділення громадської зони.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Актуальність проблеми чітко відстежується навіть за рахунок того, що багато авторів неодноразово

використовують в своїх виданнях терміни, що мають близьке відношення до терміну «громадська зона».

Термін «середовище громадських будівель і споруд» використовується В. Т. Шимко у його у книзі «Архітектурне та дизайнерське проектування». В тій же книзі аналізуються зв'язки середовища громадських будівель і споруд з іншими зонами міста. О. В. Смірнова, використовуючи термін «система громадських центрів міст», розповідає про її структуру та функції. Фактично ж цей термін є синонімом до терміну «громадська зона» при розгляді її в якості системи. І. М. Смоляр у книзі «Нові міста» говорить про можливість планувального об'єднання системи громадських центрів.

Формулювання цілей статті. Обґрунтування необхідності виділення громадської зони в структурі великих міст потребує аналізу їх історичного розвитку, з одночасним дослідженням самоутворення громадської зони та основних властивостей цього процесу.

Постановка завдання. Дослідити механізм самоутворення громадської зони, що склалася історично, в великих містах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Громадсько-адміністративні центри є ядрами, від яких починаються та навкруг яких формуються зазначені зв'язки. Головним фактором, що впливає на функціонально-територіальну «вагу» такого центру, є, звичайно, кількість людей, що знаходиться в ньому в певний проміжок часу. Слід зазначити, що все частіше фактична кількість людей перевищує розрахункову. Такий момент і викликає створення поруч додаткових будівель того ж самого профілю, чи навіть створення нових громадсько-адміністративних центрів у тісному зв'язку з вже існуючими. Такі центри розраховано вже на більшу кількість людей, ніж раніше створені.

Як приклад, можна привести такі Паризькі ділові центри, як «Мен-Монпарнас», створений в 1972 році у вигляді однієї офісної багатоповерхівки та невеликого комплексу супутніх споруд і розрахований на 20 тисяч службовців, і діловий квартал «Дефанс», першу будівлю якого було відкрито в 1958 році і первісно розрахований усього на 80 тисяч службовців при загальній площі 160 гектарів (на даний момент налічує близько 150 тисяч службовців і 45 багатоповерхівок, що складає приблизно 3,3 тисячі людей в одній багатоповерхівці – майже в 10 разів менше за «Мен-Монпарнас»; якщо ж брати первісно розраховану кількість людей, то ця цифра буде ще майже вдвічі менша). Також можна порівняти і відношення розрахункової кількості службовців до загальної площі адміністративних приміщень, що складає 0,05 сл/м² для «Дефансу» та 0,08 сл/м² для «Мен-Монпарнасу».

Загалом, громадсько-адміністративні центри на зразок «Дефансу» з досить великою площею забудови створюються майже в усіх великих містах, адже створення їх рано чи пізно стає необхідним. Головною перевагою центрів з великою площею є певна можливість її використання поза первісним розрахунком. Також такі центри перш за все формують певну громадську зону, адже створені не для того, щоб функціонувати автономно, а навпаки, – у тісному

зв'язку з іншими частинами міста. В першу чергу, важливими є транспортні зв'язки. Зрозуміло, в будь-якому випадку використовуються автомобільні дороги та швидкісні магістралі, але разом з тим можуть використовуватися і інші види транспорту. Найчастіше ними є метро («Дефанс», «Пар Дьйо Ліон», «Мен-Монпарнас» (Франція); «Бостон», «Манхеттен» (США); «Даунтаун» (Канада)) чи залізниця («Пар Дьйо Ліон», «Італі ХІІІ» (Франція); «Іллінойс» (США); «Ганза-центр» (Німеччина); «Даунтаун»). Також в зазначеному «Ганза-центрі» використовується сполучення водним каналом.

Особливої уваги заслуговує проект «Москва-Сіті» (м. Москва, Російська Федерація), який є на даний час самим визначним з громадсько-адміністративних центрів на пострадянському просторі. До початку будівництва більша частина території використовувалася для розміщення виробничих та комунальних будівель, причому 20 відсотків займали смуги відводу залізничних колій. Під час експлуатації комплексу головними транспортними зв'язками стануть метрополітен, швидкісний позавуличний транспорт, магістраль вздовж малого кільця залізниці, а також вулиця-дублер Кутузівського проспекту.

Орієнтовно комплекс «Москва-Сіті» включатиме в себе більш ніж 3,5 мільйонів квадратних метрів площ, що використовуватимуться для розміщення офісних, торгівельних та розважальних будівель. Вже затверджено проекти, за якими сумарна площа офісних будівель складає понад 1 мільйон квадратних метрів; інші офісні будівлі ще знаходяться в стадії проектування.

Вже реалізовано наступні будівлі комплексу:

- дворівневий торговельно-пішохідний міст «Багратіон», що було побудовано в 1997 році;
- двадцятисемиповерховий офісний комплекс «Вежа-200» на набережній імені Тараса Шевченко, що є однією з найвищих будівель в Москві та містить офісні приміщення класу «А» (загальна площа офісних приміщень – 1245 квадратних метрів);
- блоки «А» (17 поверхів), «В» (27 поверхів) та «С», а також друга черга адміністративно-ділового комплексу «Вежа на набережній»;
- теплоелектростанція ;
- підземна частина центрального ядра «Москва-Сіті», що, в свою чергу, містить більше 2,5 тисяч місць для паркування автомобілів.

Також центральне ядро буде містити транспортний вузол, готель, шопінг-мол, станцію міні-метро, кіноконцертний комплекс і інші об'єкти громадського обслуговування. Розміщення таких будівель взагалі є характерним для громадсько-адміністративних центрів. Здавалося б, навіщо суміщувати дві функції? Але це рішення є досить логічним навіть з функціональної точки зору, адже, якщо зробити комплекс лише адміністративним, то з цього впливає певна тимчасовість його праці – лише в робочі години. У інший час він перетворюватиметься на пустинну зону в тілі міста, з дуже важкими транспортними потоками вранці та ввечері. Введення ж громадської функції в першу чергу допомагає розосередити транспортні потоки, подовжити термін

добової праці комплексу, а також зміцнити культурні, торгівельні і громадські зв'язки комплексу з іншими зонами міста.

Історично склалася тенденція до розміщення громадсько-адміністративних центрів на центральних площах чи головних вулицях, з активним виділенням їх на тлі міста. Але з розвитком великих міст і значним зменшенням кількості вільних площ в їх центрі, виникла нагальна необхідність розосередження громадських та адміністративних будівель зі збереженням зв'язків з громадсько-адміністративним центром міста. Слід зазначити, що місто може мати і не один такий центр, пригадаємо хоча б Париж з його «Дефансом», «Пар Д'йю Ліон», «Фронтом Сени» та «Італі XIII». Але все ж таки, один з центрів завжди буде головним (в даному прикладі таким головним центром є «Дефанс»), і зв'язки інших центрів з ним будуть носити підпорядкований характер.

Активне проектування і будівництво громадсько-адміністративних центрів в системі великих міст розпочалося в 1940-х роках. Одними з перших таких проектів стали проекти перебудови Лондону 1942 та 1943 років. В основу першого з них закладено розміщення транспортної магістралі вздовж місць розміщення ділових та адміністративних будівель, паралельно річці Темза. До цієї магістралі підводилися інші, що обслуговували кожний з планувальних районів.

За іншим проектом, усе населення Лондону мало бути розосередженим зі створенням активного планувального центру міста і багатьох центрів планувальних районів. На відміну від першого варіанту, такий проект не є просто схемою, відірваною від реальної ситуації; навпаки, він формує сучасну громадську зону і функціонально-транспортні зв'язки в ній. Такі зв'язки забезпечують функціонування всієї системи, тому не дивно, що їм приділяється велика увага в будь-яких містобудівних проектах.

В 1960-1970 роках починається активна забудова міста Києва, в тому числі споруджуються громадсько-адміністративні будинки загальноміського, обласного і навіть республіканського значення. І вже з самого початку закладаються зв'язки цих будівель і адміністративно-ділових зон, створюваних ними, з іншими частинами міста, країни і світу. Для цього будується центральний автовокзал і річковий вокзал, аеропорт у місті Бориспіль. Саме 1960 року було відкрито першу чергу метрополітену. На даний момент вже очевидна зазначена раніше тенденція до скупчення громадсько-адміністративних будівель на великих площах та головних вулицях міста, – так, для прикладу, можливо навести Майдан Незалежності, Московську, Бессарабську площі та площу Перемоги, вулиці Хрещатик, Червоноармійську тощо. На даний момент відбувається проектування нового адміністративно-ділового комплексу «Київ-Сіті» на півострові Рибальському, що має вирішити головні проблеми міста і стати новим центром громадської зони міста.

Також прикладом розуміння важливості функціонально-транспортних зв'язків є громадсько-адміністративний комплекс «Даунтаун» в місті Монреаль

(Канада). Цей комплекс обслуговується шістьма станціями метрополітену, підземними автострадами, двома залізничними вокзалами та багатьма міськими магістралями. Така кількість видів транспорту призначена для обслуговування 80 гектарів міської площі, на яких запроєктовано багаторівневий комплекс зі змішаними функціями. У складі цього комплексу – п'ять багатоповерхових адміністративних будівель, а всі інші фактично призначені для їх обслуговування і є певною мірою інфраструктурою цих споруд.

Такі супутні будівлі характерні для всіх адміністративно-ділових комплексів; саме вони додають їм громадську функцію. В цілому, такі комплекси формують ядра громадської зони міста, яка фактично включає в себе і адміністративну, ділову і особисто громадську.

Прикладом тісного функціонально-просторового поєднання адміністративно-ділових та громадських будівель у складі одного комплексу є запропонований проектом реконструкції громадсько-адміністративний комплекс на Маркет-Стріт у Філадельфії (США). На площі 28 гектарів розміщуються вісім багатоповерхових адміністративно-офісних будівель і чотири багатопрофільні універмаги, що об'єднані в єдине ціле п'ятиярусною еспланадою, що також створює стилістичне об'єднання всього комплексу. Таким чином, переміщення людей відбувається п'ятьома ярусами: відбувається розділення потоків не лише в горизонтальній, але й у вертикальній площині.

Цікавим прикладом посилки для створення лінійної громадської зони міста є громадсько-культурний та діловий центр, запропонований проектом для міста Бруклін (США). Центр у вигляді «коридору», що перетинає територію всього району, має ширину два квартали. Він складається з певної кількості згрупованих між собою будівель різного функціонального призначення; дві такі групи обмежують центр по довжині, третя є певним акцентом в місці, де змінюється головний напрямок забудови.

Особливої уваги заслуговує діловий район Лондону – Сіті. Цей район є прикладом історичного розвитку адміністративно-ділового центру. Але разом із тим він є і прикладом недоліків такого розвитку – непередбачена кількість службовців та відвідувачів, пов'язані з цим містобудівні, транспортні та інші проблеми ясно вказують на необхідність реорганізації чи навіть перебудови.

Висновки. Аналізуючи зарубіжний та вітчизняний досвід проектування, стає зрозумілим, що існування адміністративно-ділових центрів є неможливим без розвиненого громадського обслуговування – саме тому ми говоримо про громадську зону міста, а не лише адміністративно-ділову. Ця зона виникає і поширюється навколо існуючих та створюваних громадсько-адміністративних центрів міста. До того ж, існуючими можуть бути як і первісно призначені для цього райони міста, так і ті, що сформувалися історично. Розвиток історично сформованих громадсько-адміністративних центрів міста і будівництво нових викликають взаємозв'язок великою кількістю функціонально поєднаних будівель. Саме цей зв'язок с часом стає впливовим на подальше формування району і навіть міста в цілому.

Література:

1. Журнал «Архитектура и строительство Москвы», №4/2007, ст. «Московский эксклюзив высоты и инноваций», В. Ю. Елисеенко-М. Л. Калантаров.
2. Інформаційний сайт «На Пресне» (<http://www.napresne.info>);
3. Л. М. Алабян, Т0. А. Туканова. Общественно-административные центры крупных городов (обзор), М.: ЦНТИ по гражданскому строительству и архитектуре, 1976.
4. Научно-технический тематический сборник «В помощь проектировщику-градостроителю». Выпуск № 7 «Архитектурное формирование центров крупных городов», К.: Будівельник, 1969.
5. Товбич В. В., Косаревський О. І., Красовський Ю. Я. Історико-культурна та природна спадщина, як чинник проведення реформи адміністративно-територіального устрою України // Сучасні проблеми архітектури та містобудування: наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2007 – Вип. 17 – с. 71-89;
6. В. Т. Шимко. Архитектурно-дизайнерское проектирование. Основы теории, М.: Архитектура-С, 2004.

Надійшла до редакції 22.11.2008