

УДК 711. 00

М. В. Щедра,
*аспірант каф. дизайну архітектурного середовища
Київського національного університету
будівництва та архітектури*

ІСТОРИЧНІ УМОВИ ФОРМУВАННЯ І РОЗБУДОВИ КІЛЬЦЕВИХ ДОРІГ ТА ПРИМАГІСТРАЛЬНИХ ТЕРИТОРІЙ НАВКОЛО НИХ

Анотація: в статті описується історія формування і розвитку кільцевих доріг та забудови навколо них. В ході дослідження виявляється роль транспортного сполучення на кожному етапі розвитку, та, відповідно до неї, функціональне навантаження і характер забудови приміагістральних територій. Також визначаються основні проблеми, з'ясовуються чинники, що призвели до їх виникнення, та способи ліквідації цих проблем.

Ключові слова: кільцева дорога, при магістральні території.

Постановка проблеми. Інтенсивне освоєння приміагістральних зон кільцевих доріг, вимагає постійного їх переосмислення та комплексного вирішення поставлених завдань: виявлення закономірностей формування функціонально-планувальних рішень, їх поступового розвитку, деградації та, як наслідок реновації, реконструкції або навіть повної перебудови; створення виразної об'ємно-просторової архітектурної композиції; прийняття оптимального архітектурного масштабу забудови та її колористичного рішення, з урахуванням особливостей території; а також нівелювання негативного впливу (шум, вібрація, тощо) та посилення використання позитивних аспектів приміагістрального положення.

Основна частина. Початок формування кільцевої дороги та оточуючої її забудови, можна відмітити IV тис. до н. е. (Бронзова доба), де на території, відомій як Родючий Півмісяць, що простягалась від Долини Нілу до алювіальної рівнини між річками Тигр та Євфрат, шумери Ассирії розбудовували міста-держави. Планувальна структура цих міст була досить чітка: прямокутна решітка вулиць, громадська зона із зіккуратом в центрі та масивний оборонний мур з в'їзними брамами, що оточував місто. Одразу або поступово, навколо цієї стіни влаштовувався об'їзний шлях, який носив чітку функцію для населеного пункту – ознаменування межі міста. Одним з найперших та найзначніших прикладів цієї містобудівної діяльності стало місто Вавилон (рис.1, 2). Архітектурний бік питання – забудова приміагістральних територій навколо кільцевих доріг, представлена оборонною стіною, – у цьому випадку має ряд переваг над сучасною ситуацією, так як оточуючий місто мур

виконував не лише захисну функцію, але і слугував фронтальною композицією примагістральної забудови, а отже ліквідував потребу в додатковому впорядкуванні останньої.

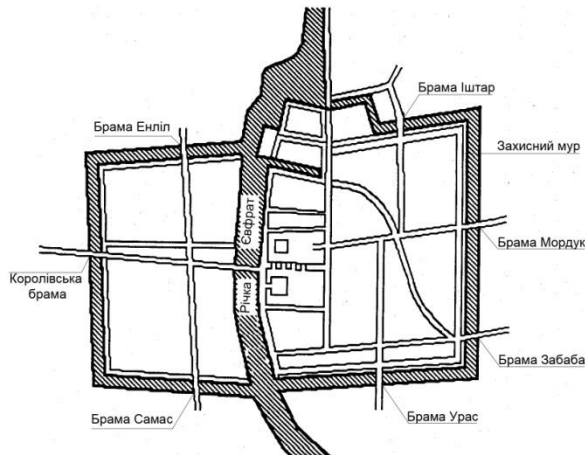


Рис.1. План м. Вавилон

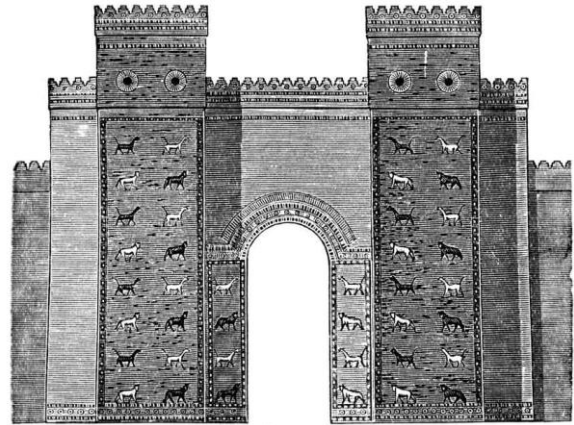


Рис.2. Ворота Іштар. м. Вавилон

Протягом досить довгого часу така функціонально-планувальна схема проіснувала практично без змін, які б могли вплинути на стан об'їзної дороги та оборонного муру. Проте згодом, на протязі Середніх віків, прямокутна сітка вулиць зазнала нещадної критики з боку пішоходів. Кілька століть потому цей процес обґрунтував Чарльз Лемб, застосувавши просте геометричне правило: сума катетів завжди більше ніж гіпотенуза; так як піші учасники дорожнього руху намагались скоротити свій шлях, здійснюючи переміщення не по зазначеній дорожній решітці, а навпростець, вони з часом зруйнували чітку прямокутну схему вулиць. В наслідок цього процесу план міста округлився, а разом з ним оборонний мур і об'їзна дорога наблизилась до форми кільця.

Перехід до наступного етапу в історичному розвитку «примагістральної забудови» відбувся фактично революційно. З відкриттям металевості димного пороху міський оборонний мур відсунувся від кордону міста створивши між забудовою та стіною буферну або безлюдну зону. Згодом, цілком опанувавши властивості вибухової суміші, стало зрозуміло, що стіни вже не є неприступними. У Відні, наприклад, середньовічний оборонний мур було частково знищено частково перенесено; а на його місці утворилась кільцева дорога – Рінгштрассе [5].

Ще однією надважливою подією для розвитку дорожнього кільця стала пропозиція Антоніо Філарете (наприкінці XV ст.) провести від периферії міста до його центра прямі дороги – для руху людей і прямі канали – для пересування вантажів. Ця подія перетворила кільцеві дороги на кільцеву структуру з доріг.

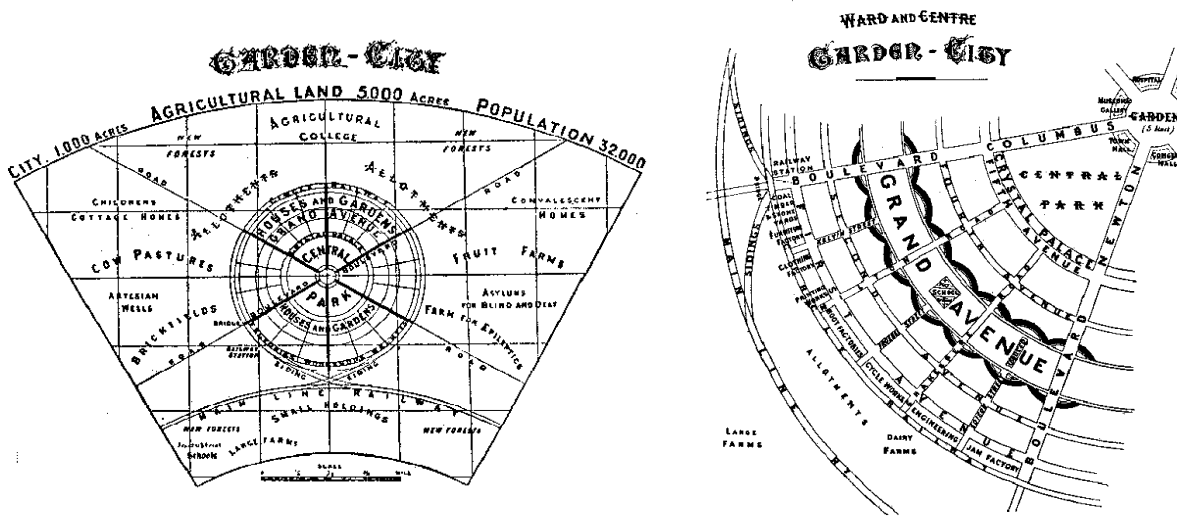
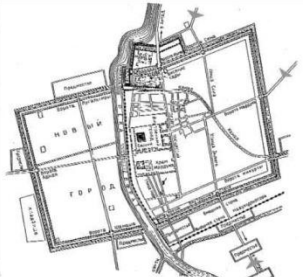


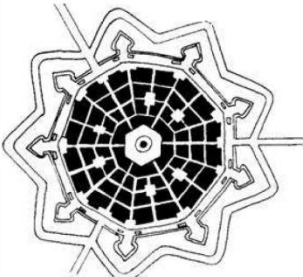

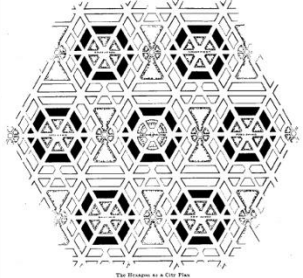




Рис. 3. Е. Говард. Місто-сад.

Як колись в свій час димний порох зробив переворот в підході до містобудування, так і 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 проектах 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 проект 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. Насправді, основні засади будівництва міст із використанням такої структури були описані ще в Античний час Платоном в його діалозі «Держава», проте своє відображення в містобудівних проектах вони знайшли лише в епоху Відродження, після чого вкоренились в історію і почали розумітись як єдиновірний вектор розвитку міста. В світлі історичного розвитку кільцевих доріг – це свідчення доводить, що остання виконувала функцію не лише позначення межі, але і комунікаційну.

В наш час у зв'язку з бурхливим процесом автомобілізації будівництво кільцевої дороги має на меті зниження навантаження транзитного транспорту на центр міста.

Таблиця 1

Періодизація формування та становлення кільцевої дороги та приміагістральної забудови навколо неї					
Період	Кільцева дорога		Приміагістральна забудова		Основні риси
	Етап	Ілюстрація	Етап	Ілюстрація	
Доісторична доба/Античність 4000р.до н.е.-600р.н.е.	Формування	 м.Вавилон. План.	Формування	 м.Вавилон. Оборонний мур.	<ul style="list-style-type: none"> > часткове утворення об'їзної дороги як початковий етап формування кільцевої > приміагістральна забудова представлена у вигляді оборонного мур > "приміагістральна забудова" актуальна, композиційно впорядкована, естетично приваблива, повністю відповідає своєму функціональному наповненню
Середні віки 600-1400рр.н.е.		Межа		 м.Париж. План.	Формування, оборонна/торгівельна, ремісничка
Новий час (до Пром. революції) 1400-1769рр.	Становлення	 м.Пальманова. План.	Формування	 м.Пальманова. Забудова	<ul style="list-style-type: none"> > формування внутрішніх кільцевих доріг, які виконують комунікаційну роль > проводяться прямі дороги від центра до периферії > часова або повна ліквідація оборонного мур > приміагістральна забудова актуальна, композиційно впорядкована, естетично приваблива
Новий час (після Пром. революції) 1769-1917рр.		Комунікація / межа		 Шестикутник як план міста. Ч. Лемб	Становлення
Новітній час 1917р.-сьогодення	Становлення	 м.Київ. План.	Формування	 м.Київ. Приміагістральна забудова вул.Кільцевої	<ul style="list-style-type: none"> > дорожня інфраструктура має декілька кільцевих магістралей > якість приміагістральної забудови зростає з наближенням до центра міста > приміагістральна забудова внутрішніх кілець представлена переважно громадськими спорудами > приміагістральна забудова зовнішнього кільця епізодична, переважно хаотична та неупорядкована
		Кільцева дорога			Громадська, житлова, промислова

Висновок. Дослідження практичних надбань в історичному процесі формування та розбудови кільцевих доріг та примагістральних територій навколо них дало змогу виділити основні періоди їх розвитку. Результати досліджень зведені в таблицю (див. таблицю 1).

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. Гутнов А. Э. Мир архитектуры / А. Э. Гутнов, В. Л. Глызычев. – М.: Молодая гвардия, 1990 – 352 с.
3. Charles R. Lamb. City Plan / Charles Rollinson Lamb // The Craftsman. – 1904. - №6. – С. 3–13
4. E. Howard. Garden Cities Of To-Morrow / Ebenezer Howard. – London: Faber and Faber, 1902 – 147 p.
5. A.J. Catanese Urban Planning. Second Edition / A.J. Catanese, J.C. Snyder. – New-York: McGraw-Hill, 1979 – 387p.

Аннотация

В статье описывается история формирования и развития кольцевых дорог и застройки вокруг них. В ходе исследования выявляется роль транспортного сообщения на каждом этапе развития, и, в соответствии с ней, функциональная нагрузка и характер застройки примагистральных территорий. Также выявляются основные проблемы, определяются факторы, которые привели к их возникновению и способы ликвидации этих проблем.

Ключевые слова: кольцевая дорога, примагистральная территория.

Abstract

The article describes the history of the formation and development of ring roads and building around them. It shows the role of transportation at each stage of development, and, in accordance therewith, the functional load and character development of the territories along highways. Also identifies the main problems, determined the factors, that led to their emergence, and ways of addressing these problems.

Keywords: ring road, the territory along highway.