

УДК 711. 523.

канд. техн. наук Т.В. Жидкова, Шелковін О.О.,
Харківська національна академія міського господарства

ОСОБЛИВОСТІ РЕКОНСТРУКЦІЇ ІСТОРИЧНОГО СЕРЕДОВИЩА ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ МІСТА ХАРКОВА.

Розглядаються результати досліджень території розташованої в історичному ядрі міста; аналіз основних проблем центральної частини міста зазначених в генеральному плані розвитку м. Харкова до 2026 року; методи вирішення протиріч між історично сформованим середовищем і необхідністю розвитку міст, зокрема вирішення проблеми організації руху транспорту за рахунок підземного транспортного тунелю.

Ключові слова: історично сформоване середовище, ступень історичної цінності території, новий торговельний комплекс, підземний простір.

Збереження і регенерація культурної спадщини є одним з головних пріоритетів законодавчих актів і містобудівних програм [1]. Особливу актуальність набувають питання реконструкції території в межах історико-культурного ареалу, де необхідно вирішення сучасних проблем містобудування при одночасному збереженні історичного середовища.

Межі і статус історико-культурного ареалу міста Харкова були визначені в рішенні VII сесії V скликання Харківської міської ради Харківської області від 22.11.2006 р. Відповідно до них в цих зонах передбачається збереження історичного планування і забудови, історичного середовища і ландшафту [2].

Методи вирішення протиріч між історично сформованим середовищем і необхідністю розвитку міст є темою досліджень викладачів і студентів кафедри містобудування Харківської національної академії міського господарства. Результати цих досліджень відображаються в дипломних і магістерських роботах.

В одній з останніх магістерських робіт відображені результати досліджень території розташованої в історичному ядрі міста і обмеженої на півночі провулком Класичним, на півдні - Пролетарською площею, на сході - вулицею Університетською, на заході річкою Лопань (Рис. 1).

Був проведений аналіз ступеню історичної цінності території, який показав особливу значущість території. Так, зокрема, Університетська вулиця виникла однією з перших на території Харківської фортеці. На ній розташовано найстаріші спорудження міста – комплекс будівель Свято-Покровського монастиря, Успенський собор, Жирандівська мануфактура.

Бурсацький спуск виник на місці яру, що спускався від теперішньої площі Конституції до Ключковської вулиці і річки Лопань. Свою назву спуск отримав завдяки знаходженню на його території бурси - духовної семінарії, що була відкрита при Харківському колегіумі в XVIII столітті. Будинок, де розміщувалась бурса, збудовано в 1773 році, а в 1885 році повністю перебудовано за проектом архітекторів Толкунова і Покровського.

Частина Ключковської вулиці між Бурсацьким і Соборним (колишнім Купецьким) спусками раніше мала назву Бурсацька набережна. Уздовж схилу Університетської гірки розміщувався Лопанський базар. В середині XIX століття тут збудували кам'яний корпус - Сергієвський ряд, з того часу площа стала називатися Сергієвською.

На колишній Сергієвській площі був розташований павільйон з панорамою "Голгофа", де демонструвалося 100-метрове полотно з відомим біблейським сюжетом. Павільйон зруйновано у 1937 році. Поруч знаходилася Капличка Олександра Невського споруджена в 1882 році на пожертви городян за проектом архітектора Б.С.Покровського. Вона також була зруйнована в 1930ті роки минулого століття. [3]

З усіх будівель, що знаходились раніше на набережній, збереглися тільки два колишні прибуткові будинки початку XX століття.

Історичний аналіз показав, що територія проектування дійсно є найбільш цінною в історичному відношенні частиною міста, де передбачається збереження *історичного середовища*: планування, забудови і ландшафту. На таких територіях встановлюється ряд особливих вимог до проведення реконструктивних заходів. А саме: повернення будівлям та іншим об'єктам історико-культурної спадщини первісного вигляду, нове будівництво допускається із збереженням основних прийомів характерних для традиційного *історичного середовища* пам'яток - регламентація висоти, розміру, будівельних матеріалів і оздоблення фасадів будинків і споруд.

Аналіз функціонального зонування виявив, що біля 7 % територій займають складські зони, що є абсолютно неприпустимим для центру міста. Такі підприємства мають бути винесені за межі сельбищної території [2]. Приблизно 7% території - житлові зони, що є неповноцінними через фізичний стан будівель і відсутність прибудинкових територій. Тут буде доцільним зміна функціонального призначення території - будинки після реконструкції будуть використовуватись під громадські заклади.

Був проведений аналіз основних проблем центральної частини міста зазначених в генеральному плані розвитку м. Харкова до 2026 року [4]. Серед них:

- низька пропускна спроможність транспортної мережі,

- пропуск транзитних потоків через центр міста,
- недостатня забезпеченість місцями для паркування
- наявність будівель, що за своїм виглядом не відповідають довкіллю.

Всі ці проблеми притаманні території проектування. На розі вулиць Клочківська і Бурсацький спуск завжди автомобільні затори. Через це перехрестя здійснюється транзитний рух Центр - Олексіївка. Через нестачу місць для паркування дві полоси руху по вул. Клочківській завжди зайняті припаркованими автомобілями. Додатково гальмує рух в напрямку Центр-Південний вокзал вузький міст через річку Лопань. Будинок торговельного центру «Білла» є дисонуючим для *історичного середовища*.

За матеріалами «Харківпроекту» безпосередньо саме на Бурсацькому спуску запроектовано торговельний центр. Вхід на територію Покровського монастиря має бути перекритий будівлею міськвиконкому, а майже на місті каплички з'явиться торговельно-офісний центр. Ці рішення на наш погляд не відповідають вимогам *історичного середовища* і є недоцільним. Вони неминуче зруйнують ансамбль історичного центру міста.

Дослідження довели, що найбільш доцільними заходами для зазначеної території є такі:

1. Винесення складських підприємств невідповідних статусу центру міста, знос малоцінної забудови, і будівлі «Villa».

2. На вільній території під комплексом Свято-Покровського монастиря будівництво *нового торговельного комплексу*, в якому частка торговельних площ займе магазин «Villa». На даху комплексу розмістяться оглядові площадки (Рис 1). По стилю споруда має відповідати *історичному середовищу*, наприклад, нагадувати будинок панорами «Голгофа»

3. Пропонується також відновити каплицю в південній частині набережної. Територія, що звільнилася, уздовж р. Лопань перетвориться на сквер.

За матеріалами генерального плану міста до 2026 року [4] передбачається вздовж вулиці Клочковської трасування магістралі безупинного руху, що з'єднає житлові райони Олексіївки з центром з надземною розв'язкою на даній території. Такі магістралі звичайно мають перетини в різних рівнях – тунелі або естакади. На наш погляд будівництво естакади на даній території неприпустимо, тому, що це неминуче зруйнує *історичне середовище* що є унікальним.

В той же час використання *підземного простору* на даній території здатне вирішити значну частину проблем *історичного середовища* міста.

При широкому використанні *підземного простору* значною мірою зберігається архітектурно-просторовий вигляд міста, забезпечується раціональне використання території, розвиток міських транспортних та

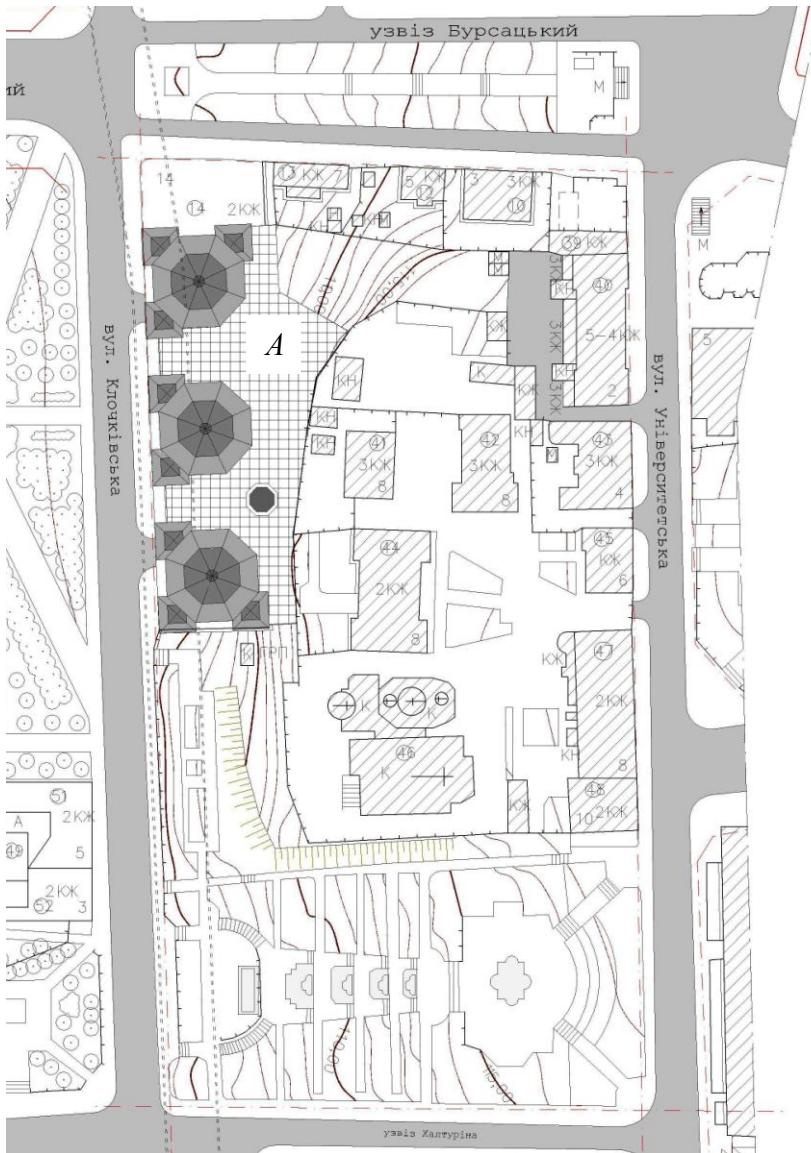


Рис. -1 Схема генерального плану
(А- торговельний центр)

інженерних систем, житлової та нежитлової забудови та інших елементів сучасного міського господарства.

Використання підземного простору дозволяє сконцентрувати об'єкти обслуговування населення в тих місцях, де не вистачає ділянок для спорудження нових наземних комплексів і там, де необхідно звести до мінімуму всі переходи, замінити протяжні горизонтальні зв'язки більш короткими вертикальними. Все це дозволяє значно економити час людей і більш раціонально використовувати міську територію.

Відповідно до цього, підземний простір повинен бути призначений для

розміщення транспортних систем, допоміжних приміщень, складів, частини промислових і обслуговуючих підприємств, у той час як денна поверхня призначається для побуту і відпочинку городян. [5,6].

Транспортний тунель на ділянці від Соборного спуску до провулку Кравцова вирішує проблему транзитного транспорту за напрямом Центр-Олексіївка; виключає затори на перехресті Бурсацького спуску і Клочківської; покращує екологічний стан довкілля.

На Бурсацькому спуску зберігається існуюча організація руху, а на Клочківській тільки під'їзд до об'єктів на ділянці від Соборного спуску до провулку Кравцова.

Як свідчать світова містобудівна практика і численні експериментальні проекти і дослідження, найбільш доцільно розміщати підземні споруди і

комунікації ярусами, що забезпечує найкращі умови для будівництва та подальшої експлуатації об'єктів та різних інженерних споруд і мереж.

Тунель на перехресті Бурсацького спуску і Клочківської частково пройде під торговельним комплексом, він буде багаторівневою лінійною спорудою, з розміщенням в 1-му рівні 4-х смугової транспортної магістралі і інженерних мереж, у другому рівні - підсобні приміщення магазинів і місця паркування під торговельним комплексом (Рис 2).

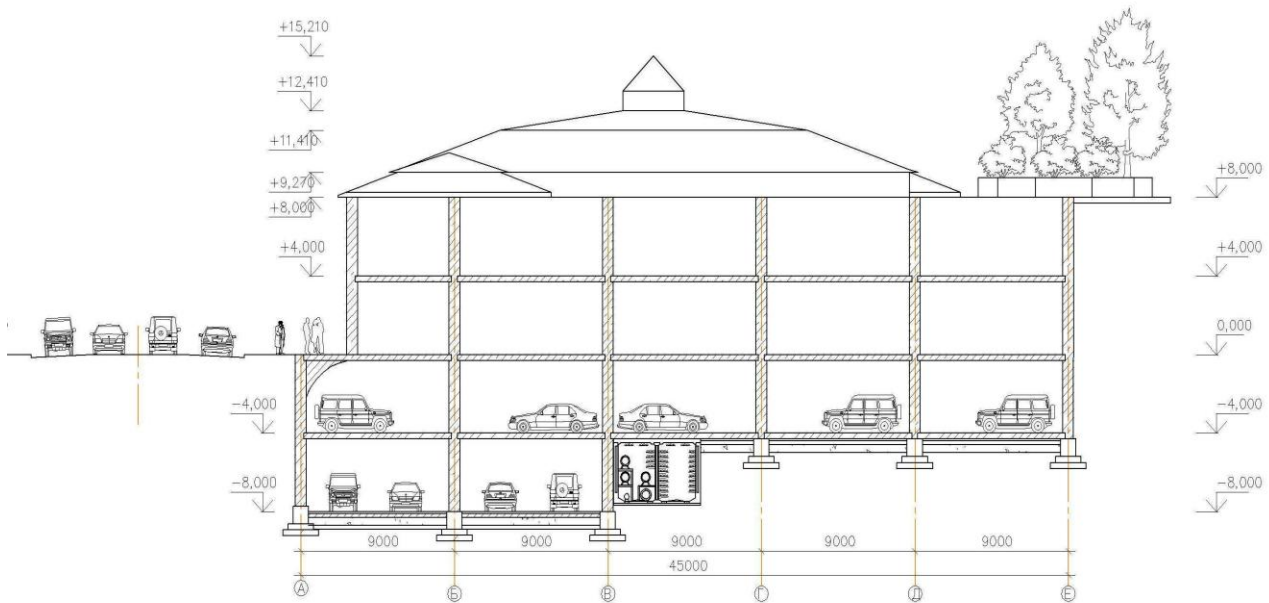


Рис. -2 Розріз будівлі торговельного центру

Запропонована схема реконструкції території має ряд позитивних моментів. Зокрема дозволяє зберегти *історичне середовище* міста. *Торговельний комплекс*, вбудований в рельєф під комплексом будівель Покровського монастиря, по стилю і характеру забудови буде відповідати *історичному середовищу* і не заважати сприйняттю пам'ятника.

Після проведених заходів, територія стане привабливою для розвитку туризму. Враховуючи, що в сквері, уздовж соборного спуску, вже склалась традиція торгівлі сувенірами і предметами мистецтва.

Література

1. Правова охорона культурної спадщини. Збірник документів.
2. Рішення VII сесії V скликання Харківської міської ради Харківської області від 22.11.2006 р. Про визначення статусу історико-культурного ареалу міста Харкова (№144/06).

3. Багале́й, Д. И. История города Харькова за 250 лет его существования 1655 - 1905 [Текст] : ист. монография : В 2-х т. / Д.И. Багале́й, Д.П. Миллер. - Репринт. изд. - Х., 1993. - Т. 2. : XIX-начало XX века. - 973 с.

4. Матеріали генерального плану розвитку м. Харкова до 2026 року.

5. Конюхов Д.С. «Использование подземного пространства». М.: Архитектура-С, 2004. — С.22-27.

6. Ильичев В.А., Голубев Г.Е., Замираев А.В. «Руководство по комплексному освоению подземного пространства крупных городов», Москва, 2004. — 178 с.

Аннотация

Рассматриваются результаты исследований территории расположенной в историческом ядре города; анализ основных проблем центральной части города отмеченных в генеральном плане развития г. Харькова до 2026 года; методы разрешения противоречий между исторически сформированной средой и необходимостью развития городов, в частности решение проблемы организации движения транспорта за счет подземного транспортного тоннеля.

Ключевые слова: исторически сложившаяся среда, степень исторической ценности территории, новый торговый комплекс, подземное пространство.

Abstract

The results of research area located in the historic core of the city are considered, analyzed the major problems of downtown area marked in the general development plan of Kharkiv until 2026, methods of resolving the contradictions between the historically shaped environment and the need for urban development, in particular addressing the organization of traffic through the underground transport tunnel are treated.

Keywords: historically formed medium, degree of historical value of the territory, a new shopping center, underground space.