

Вигдорович О.В.

*Харківський національний університет будівництва і архітектури
(вул. Сумська, 40, Харків, 61002? Україна; e-mail: olgavigdorovich@gmail.com;
orcid.org/0000-0001-6461-2792)*

ФОРМУВАННЯ ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ТА ПРОСТОРОВОЇ КОМПОЗИЦІЇ ХАРКОВА В ПЕРІОД ІНДУСТРІАЛЬНОЇ ТА ПОСТІНДУСТРІАЛЬНОЇ ЗАБУДОВИ

Планувальна структура міста формується не одночасно, це довгий шлях розвитку, який має на своєму багатому історичних етапів. Прийняття обґрунтованих рішень на кожному з цих етапів викликано цілою низкою об'єктивних та суб'єктивних обставин. У статті прослідковано поступовий розвиток планувальної структури та просторової композиції Харкова, починаючи з початку ХХ ст. Продемонстровано, як історичні передумови формування міського середовища, природний ландшафт, географічне положення та політична ситуація впливали на створення сучасної планувальної структури міста, де бурхливий розвиток характеризується зростанням великих житлових масивів, зміною конфігурації промислових районів, будівництвом нових громадських будівель, транспортних споруд. Проаналізовані досягнення та недоліки реалізації генеральних планів Харкова, починаючи з схем нового планування 1930-х років до діючого сьогодні генерального плану з періодом розвитку міста до 2026 р.

У висновках статті наведено прогнозні дані про основні напрямки розвитку планувальної структури Харкова, виходячи з останніх змін у стратегічному плануванні.

Ключові слова: індустріальна забудова, мікрорайон, житловий масив, планувальна структура міста, метод «фокусування».

Вступ. Удосконалення просторової структури великого міста, такого як Харків, наприклад, в процесі його розвитку розглядається перш за все як проблема спадкоємності архітектурно-просторової побудови міської забудови в органічній ув'язці з природним ландшафтом. Історія розвитку міста, специфічні природні умови, характер діяльності населення – все це надає визначену індивідуальність його вигляду.

Актуальність аналізу формування планувальної структури та просторової композиції Харкова в період індустріальної та постіндустріальної забудови покликана якісними та кількісними змінами в масштабах забудови міста, які відбуваються у теперішній час. А усвідомлення історичних етапів розвитку містобудування на прикладі Харкова дає можливість створення підґрунтя для прийняття подальших проектних рішень в динамічному міському середовищі.

Над питаннями формування планувальної структури міст працювали архітектори Кудрявцев О.К. [1], Сосновський В. А. [2], Лавров В. [3], Бочаров Ю. П., Фільваров Г.И. [4], Бархин М.Г. [5]. В цих працях представлені загальні принципи

формування планувальної структури, фактори, від яких залежить створення загальної композиції міст. Питаннями реконструкції житлової забудови займалися науковці Міловидов Н.Н., Осін В.А., Шумілов М.С. [6]. Найважливіші закономірності структурно-функціональної організації та розвитку містобудівних систем виявив у своїх працях Гутнов А.Е. та Глазичев В.Л. [7, 8]. Розгляд проблем формування планувальної структури та просторової композиції на прикладі великих міст наведений у роботах Д. Б. Веретеннікова [9], В.Л. Антонова, І.О. Алферова, Р.Е. Любарського [10], Ю.М. Шкодовського, І.М. Лаврентьєва, А.Ю. Лейбфрейда, Ю.Ю. Полякової [11] та ін.

Ці дослідження в своїй більшості мають прикладний характер. Вони присвячені визначенню стратегічних напрямків розвитку міст у майбутньому, моделюванню та спробам прогнозування територіального розвитку поселень.

В якості **методів дослідження** використовуються методи аналізу класика радянської школи 70–80-х рр. О.Е. Гутнова за дуже різними за значенням і характером факторами: індустріалізація, типізація, уніфікація; масштабність; єдність і

різноманітність; поверховість; внутрішній і зовнішній простір; традиційність та новаторство; екологічність; середовищність [7].

Об'єктом вивчення виступає планувальна структура міста індустріального та постіндустріального періодів (на прикладі міста Харкова), яка аналізується з точки зору реалізації теоретичних містобудівних концепцій.

Результати дослідження. Бурхливий розвиток міст гостро ставить питання оптимізації процесів функціонування, раціонального використання території, охорони та оздоровлення оточуючого середовища, естетичного осмислення міської забудови.

Для Харкова вигідне географічне положення, сприятлива політична та економічна ситуація сприяли бурхливому зростанню міста, який став найбільшим торговельним, перевалочним та оборонним пунктом Росії у XVII ст.

Плато злиття річок Харкова та Лопані – місце виникнення міста – є центральним ядром сучасного Харкова. Архітектурні домінанти, розташовані тут, їх просторове та масштабне співвідношення між собою та з формами природного ландшафту стали прикладом творчого використання ситуації для просторового об'єднання міського середовища.

Природний ландшафт Харкова має своєрідну пластичну структуру. Домінуючу роль грає тут рельєф. Центральне плато виступає в ролі так званого візуально-просторового фокусу цього району. У трьох напрямках від плато спускаються амфітеатри. Перший, найбільший, розташований до півдня від плато. Він обмежений на заході схилами Холодної та Баварської гір, на сході – пологим південно-східним плато. Другий амфітеатр розвинувся у північно-західному напрямку між центральним плато та Холодною горою. Третій, виражений найменш чітко, розмістився між двома водорозділами східних територій. Ці амфітеатри, займаючи обширні території між центральним плато та оточуючими пагорбами, забезпечують можливість обзору центрального ядра міста з далеких відстаней.

Міська забудова Харкова XVII ст. органічно вписалася в природу, посилила її пластичні якості. Композиційною домінантою фортеці, що розміщена на центральному плато, став кам'яний Покровський собор, який разом із Успенським собором, Миколаївською церквою та 10 фортечними вежами створював своєрідний ансамбль, що брав участь у формуванні панорам, які відкриваються при під'їзді до фортеці. При русі з кожного боку собор сприймався як глибинне завершення визначеного простору. Усі елементи цього ландшафту – ліси, пагорби, низовини – співставлялися із собором та образно асоціювалися з ним. Композиція центру Харкова кінця XVIII – початку XIX ст. була завершенням його попереднього розвитку, але в цей період єдність міста починає порушуватися. Якщо раніше природний ландшафт використовувався для збагачення просторової композиції центру, то зараз естетичні завдання відступають на другий план. Ансамбль соборів та фортеці, що сприймався з віддалених точок як єдине ціле, при погляді поблизу зорозчленувався та збагачувався деталями.

Місто струмко зростає, принципово нові завдання встають перед містобудівниками після подій 1917 року. Харків стає столицею України.

Перша схема нового планування Харкова була розроблена у 1925-1929 рр. під керівництвом І.Ф. Войткевича, друга – у 1930 р. під керівництвом А.А. Мейна. За схемою І.Ф. Войткевича будівництво промислових об'єктів планувалося вести на відстані 20-30 км від міста на перетинах існуючих радіальних та кільцевих доріг, що намічались. Кожна промислова група повинна була стати початком формування міста-супутника. Харків за цим планом залишався у межах 1924 року, а його громадський центр зміщувався на схід – в район майдану Повстання (зараз Захисників України). Міста-супутники, що проектувалися на значній відстані від Харкова, не повинні були суттєво впливати на його планувальну структуру. В ці роки у Харкові здійснюється будівництво нового громадського центру та гіганту перших п'ятирічок – тракторного заводу.

Зведення архітектурного ансамблю на майдані Дзержинського (майдан Свободи) далеко виходить за межі створення величезних громадських будівель та рішення локальних естетичних завдань. Ансамбль майдану знаходиться на межі основних функціональних зон: виробничої – Іванівського промислового району, сельбищної, яка отримала розвиток у Нагорній частині міста, зона відпочинку – лісопарк, який переходить у міський парк та історичне ядро міста.

Домінуюча роль нового комплексу знайшла свій закономірний естетичний вираз. Промислові споруди та житлові комплекси нового побуту, пам'ятки архітектури, характерні для Харкова хвилеобразні пагорби стали складовими панорам, що завершують композицію кожного з трьох амфітеатрів.

З початку будівництва ХТЗ не викликало структурних змін Харкова. Але згодом співвідношення структуроутворюючих факторів змінилося корінним чином. Поблизу ХТЗ виникла промислова забудова, поступово в південно-східній частині міста створювався лінійний прямокутний каркас магістралей з основним розвитком у повздовжньому напрямку. Надалі лінійна структура стає основою для міста у цілому – від Східного селища до Олексіївського району.

В генеральному плані 1931 року були визначені п'ять основних сельбищних районів:

- Центральний район включав в себе території старого Харкова з можливістю розширення за рахунок території Павлова Поля;
- Салтівський сельбищний район намічався для розвитку Червонозаводського підрайону. Передбачалося, що тут будуть мешкати до 300 тис. жителів;
- Лосєво-Основ'янський район почав освоюватися у 1930 р., коли житлові комплекси «Нового Харкова» стали формуватися вздовж Московського проспекту. Район розраховувався на 350 тис. мешканців;
- Ново-Баварський район розвивався на базі приміських поселень, його

населення планувалось довести до 100 тис. мешканців;

- Холодна Гора розглядалась як район реконструкції із заміною малоцінного одно- та двоповерхового житлового фонду. Західні майданчики масиву, вільні від забудови, відводилися під багатоповерхове житло. Район розраховувався на 240 тис. мешканців.

Переведення у 1934 році столиці з Харкова до Києва зіграв у долі міста величезну роль. Харків залишається величезним центром економіки, науки та культури України. Цей період характеризується суттєвою реконструкцією міського комунального господарства.

Для боротьби з весняними паводками та з метою покращення санітарного стану міста, підняття рівня води у харківських річках були споруджені дві греблі, два водосховища у верхів'ях річок; проводилися роботи по укріпленню берегів рік, облаштування їх гранітом та поглибленню дна. У низинних районах (Журавлівка та інш.) було побудовано 28 км водозахисних дамб.

У грудні 1945 року інститутом «Міськпроект» була завершена робота над «Генеральним проектом планування м. Харкова» (автор – арх. А.М.Касьянов, арх.,В.С. Ніколаєв, інж.-ек. О.П. Авілова). Матеріали Генерального плану охоплювали основні питання планування, відновлення та реконструкції Харкова, виходячи з розрахунку 20-річного проектного строку. Одним з найважливіших питань, які вирішувались Генеральним планом був розвиток залізничного вузла та забезпечення пропуску міцного вантажного транзиту. Проектом пропонувалась структурування потоків. Вантажний транзит вирішувався прокладанням обхідних магістралей; місцевий товарний рух проходив центральні частини після обробки та переформовки на Південному та Північному постах. Пасажирський транзит пропускався через вокзал станції Харків-Південний, а приміське сполучення додаткового обслуговувалося станціями Харків-Балашовський та Левада.

Реалізація архітектурно-планувальних ідей, які були передбачені у

Генеральному плані 1946р. здійснювалась складно. Прагнення про перетворення радіальної системи планування у радіально-кільцеву виключно за рахунок знесення тільки амортизованого житлового фонду зустріло ряд перешкод. У попередньому плані передбачалося створення системи двох основних, що перетиналися у центрі міста взаємоперпендикулярних діаметрів у вигляді міцних магістралей «Схід-Захід» та «Північ-Південь». Перший з них, що зафіксував напрям «Ростов-Київ», частково вже існував у вигляді просп. Московського та вул. Свердлова (нині Полтавський шлях). Їх передбачалось поєднати на майданах Рози Люксембург (Павлівський) та Пролетарський (Сергіївський) шляхом пробивки від Харківського моста через Вірменський провулок, що здійснилося тільки через чверть століття. Довжина цієї магістралі коло 22 кв. , а ширина на деяких майданчиках до 40-65 м. Другий діаметр, який зафіксував напрям Москва – Сімферополь, повинен був формуватися. Але пробивати магістраль через парк та міськсад не стали.

Для створення радіально-кільцевої структури планувалося чотири кільця:

- Центральне: Бурсацький узвіз – Лопанська набережна – Пролетарський (Сергіївський) майдан – пров. Короленка – вулиця Пушкінська;
- Бульварне: станція Левада – вул. Нечинська – вул. Жовтневої революції (нині Москалівська) - бульвар Гончарівський – спуск Пассіонарії – майдан Держинського (майдан Свободи) – вул. Іванова (вул. Свободи) – майдан Руднева (майдан Героїв Небесної Сотні);
- Транспортне: Основа – вул. Нариманова (вул. Н. Веденської) – Павлівка – Шатилівка – Журавлівка – вул. Академіка Павлова – вул. Зміївська;
- Заміське: ЦПів – Олексіївка – Північний пост – Залютино – селище Високе – село Бабаї – просп. Фрунзе (просп. Індустріальний) – Салтівське шосе.

Для пропуску транзиту в обхід центру та основних сельбищних районів планувалися обхідні магістралі – Західна та Східна.

Генеральним планом передбачалося створення розвинутого центру, який був задуманий авторами у вигляді «дуету» історично складеного кільця майданів навкруги Університетської гірки з площею Держинського (свободи) – міським форумом. Пішохідний зв'язок між ними повинен був здійснюватися через сад ім Т.Г. Шевченка, а транспортний – по вулицям Сумській, Римарській та Клочківській. Головним майданом стає майдан Тевелева (нині майдан Конституції). Основну частку багатоповерхового житлового будівництва автори зосередили у Нагорному, Червонозаводському (нині Основ'янський) та Лосевському районах.

Генеральний план, який створювався у 1964-1965 роках, був розроблений доволі детально з розрахунковим періодом до 1985 року. У 1979 році був проведений аналіз реалізації генерального плану, який показав, що із усіх контрольних цифр до розрахункового строку був лише досягнутий показник чисельності населення. Структура міста не перетворилась у лінійно-смугову. Основний діаметр (вісь північно-захід – південно-схід) не склалася: вулиця Клочківська була реконструйована лише на половину проектного профілю, до узвозу Пассіонарії; усі інші швидкісні магістралі загальноміського значення були реконструйовані чи пробиті тільки на окремих відрізках (вихід Московського проспекту на майдан Соборної України, вантажна дорога бу ХТЗ). Не судилося пробити вулицю Польову біля стадіону «Металіст», не з'явилась магістраль понад ярмом на Салтівці – вулиця Тимурівців (нині вул. Владислава Зубенка) була забудована гаражами, не розширена до 100м вул. Ярославська, не виконані транспортні тунелі під центром.

Паралельно з генеральним планом був розроблений детальний план Салтівського житлового масиву (арх. Л.М. Тюльпа та І.Т. Демешко). Масив вирішувався на базі планувальної структури міжмагістральних територій [12] із кроком магістралі 800-1000 м, та організацією культурно-побутового будівництва за принципом «фокусування». Тобто чотири міжмагістральні території (збільшені

мікрорайони), створюючи перехрестя, формували з чотирьох кутів «фокус» [13], в якому проектувалися підприємства громадсько-торговельного та побутового обслуговування. Це перехрестя співпадало із зупинками громадського транспорту.

В деяких мікрорайонах була запропонована інша система обслуговування, наприклад, у 535 мікрорайоні було запропоновано вирішити проблему за допомогою великих магістральних магазинів, вбудованих у перші поверхи житлових будинків (арх. Т.А. Морєва). Але безлику забудову Салтівського масиву не врятували спроби різноманіти її вставкою типових будинків різної поверховості під різними кутами. В інших районах будівництво велось у значно менших масштабах.

Особливо значною подією у житті міста явилось введення в експлуатацію у 1975 році першої черги лінії метрополітену, по подальше будівництво зручної транспортної мережі зв'язку між найважливішими частинами міста.

Основним майданчиком житлового будівництва у 1981-1985 рр. став Олексіївський житловий масив (арх. В.А. Можейко та Г.А. Морєва), що означало розвиток міста у північно-західному напрямку. Масив формувався з 6 мікрорайонів, приблизно на 90 тис. мешканців. Житлова забудова цілком склалася з великопанельних будинків, пізніше на масиві з'явилися шістнадцятиповерхові монолітні будинки по просп. Перемоги (арх. Л.П.Інюшкін, О.А.Ромаст, інж В.П.Сфремов) та декілька цегляних будинків. Масив формують дві головні взаємопов'язані магістралі – короткий, прямий просп. Людвіка Свободи та біль живописний, звернутий до півдня висотними домінантами проспект Перемоги [14].

Висновки. Вивчення логіки розвитку планувальної структури міста Харкова на різних історичних етапах призводить до наступних висновків.

Місто розвивається, живе у сьогоденному світові, створюючи сучасне архітектурне середовище. До генерального плану 2004 року вносяться відповідні зміни, які відповідають на сьогоденний стан економіки та інших галузей

господарства. На сьогоднішній день, як результат послідовного розвитку, у міста Харкова склалася радіальна планувальна структура з елементами кільцевої. Основними напрямками розміщення житлово-громадської забудови і надалі будуть виступати:

- північний напрямок – вул. Ключовська, проспект Науки, шляхом ущільнення та реконструкції районів Олексіївки, Павлівки, перспектива забудови району Флоринки житловими і громадськими будівлями, із створенням рекреаційних об'єктів;

- північно-східний напрямок – вул. Академіка Павлова і територія Східної Салтівки до Окружної дороги; тут доцільно розбудовувати житлові масиви із підприємствами повсякденного та періодичного обслуговування;

- південно-східний напрямок – Московський проспект – як забудова багатоквартирними будинками, райони «Рогань», Південні П'ятихатки, забудова територій між вул. Миру і Московським проспектом.

- подальший розвиток в напрямках заходу і півдня (вул. Полтавський шлях та проспект Гагаріна).

Останнім часом з'явилося нове джерело вільних територій на мапі міста, це колишні виробничі території, які змінюють своє цільове призначення шляхом переведення до категорії житлової та громадської забудови (частина Іванівського промвузла, Філіповський промвузол, території колишньої військової частини по Полтавському шляху та інші). Це значні за розміром земельні ділянки, які відтворюють можливість розвивати комплексну забудову, та надають поштовх для нових напрямків розвитку міста.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Кудрявцев О.К. Расселение и планировочная структура крупных городов - агломераций. М.: Стройиздат, 1985. 136 с.
2. Сосновский В. А. Планировка городов. М.: Высшая школа, 1988. 104 с.
3. Лавров В. Преобразование планировочной структуры сложившихся городов. *Архитектура СССР*. 1971. № 3. С. 34-37.

4. Бочаров Ю. П., Фильваров Г.И. Производство и пространственная организация городов М.: Стройиздат, 1987. 256 с.
5. Бархин М.Г. Город. Структура и композиция. М.: Наука, 1986. 264 с.
6. Миловидов Н.Н., Осин В.А., Шумилов М.С. Реконструкция жилой застройки. М.: Высшая школа, 1980. 240 с.
7. Гутнов А.Э. Структурно-функциональная организация и развитие градостроительных систем: автореф. дис. ... д. арх. М., 1979. 36 с.
8. Гутнов А.Э. Мир архитектуры (Лицо города). М.: Молодая гвардия, 1990. 352 с.
9. Веретенников Д. Б. Формирование планировочной структуры города с учетом тенденций предшествующего развития на примере крупнейших городов: дис. ... к. арх. М., 1989. 197 с.
10. Алферов И.А., Антонов В.Л., Любарский Р.Э. Формирование городской среды (на примере Харькова). М.: Стройиздат, 1977. 104 с.
11. Шкодовский Ю.М., Лаврентьев И.Н., Лейбфрейд А.Ю., Полякова Ю.Ю. Харьков: вчера, сегодня, завтра. Харьков: Фолио, 2002. 206 с.
12. Antonenko N., Bouriak A. Leonid Tyulpa – the Architect of the Period of Mass Industrial Development. *ZARCH*, № 8. El Vivienda Masiva Moderna/Modernist Mass Housing Legacy. Zaragoza, 2017. P. 154-169.
13. Глазычев В. Урбанистика. Часть 1. М.: Европа, 2008. 330 с.
14. Рішення 22 сесії б скликання від 27.02.2013 р. № 1023/13 м. Харків «Про затвердження змін до генерального плану м. Харкова». URL: <http://www.city.kharkov.ua/ru/dokumentyi/generalnyj-plan-goroda.html>

Вигдорович О.В. ФОРМИРОВАНИЕ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ И ПРОСТРАНСТВЕННОЙ КОМПОЗИЦИИ ХАРЬКОВА В ПЕРИОД ИНДУСТРИАЛЬНОЙ И ПОСТИНДУСТРИАЛЬНОЙ ЗАСТРОЙКИ. Планировочная структура города формируется не сразу, это долгий путь развития, который имеет много исторических этапов. Принятие обоснованных решений на каждом из этих этапов вызвано целым рядом объективных и субъективных обстоятельств. В статье отслежено постепенное развитие планировочной структуры и пространственной композиции Харькова, начиная с начала XX в. Продемонстрировано, как исторические предпосылки формирования городской среды, природный

ландшафт, географическое положение и политическая ситуация влияли на создание современной планировочной структуры города, где бурное развитие характеризуется ростом крупных жилых массивов, изменением конфигурации промышленных районов, строительством новых общественных зданий, транспортных сооружений. Проанализированы достижения и недостатки реализации генеральных планов Харькова, начиная со схем новой планировки 1930-х годов до действующего сегодня генерального плана с периодом развития города до 2026г. В выводах статье приведены прогнозные данные об основных направлениях развития планировочной структуры Харькова, исходя из последних изменений в стратегическом планировании.

Ключевые слова: индустриальная застройка, микрорайон, жилой массив, планировочная структура города, метод «фокусирования».

Vigdorovich O.V. FORMATION OF THE PLANNING STRUCTURE AND SPATIAL COMPOSITION OF KHARKOV IN THE PERIOD OF INDUSTRIAL AND POST-INDUSTRIAL DEVELOPMENT. The planning structure of the city is not formed immediately, it is a long way of development, which has many historical stages. The adoption of informed decisions at each of these stages is caused by a number of objective and subjective circumstances. The article traces the gradual development of the planning structure and the spatial composition of Kharkov, starting from the beginning of the twentieth century. There are demonstrating how the historical background of the urban environment, the natural landscape, geographical location and political situation influencing the creation of the modern planning structure of the city, where rapid development is characterized by the growth of large residential areas, changes in the configuration of industrial areas, the construction of new public buildings and transport facilities. There have analyzed the achievements and shortcomings of the implementation of the general plans of Kharkov, starting with the schemes of the new layout of the 1930s with the current general plan with the development of the city until 2026.

The conclusions of the article provide forecast data on the main directions of development of the planning structure of Kharkov, based on the latest changes in strategic planning.

Key words: industrial development, microdistrict, residential area, planning structure of the city, “focusing” method.