

Шкодовський Ю.М., Вигдорович О.В.

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

РЕАЛІЗАЦІЯ МІСТОБУДІВНИХ КОНЦЕПЦІЙ У МІКРОРАЙОННІЙ ЗАБУДОВІ (НА ПРИКЛАДІ МІСТА ХАРКОВА)

Поняття мікрорайону має дві сторони: соціально-економічну і територіальну, які утворюють єдине і неподільне ціле. Проблемою зв'язку промисловості та житлових масивів займалися багато теоретиків Заходу. Рішення цієї проблеми, стосовно тільки до оселі і відпочинку, знайшло своє відображення в американській містобудівній практиці, коли були сформовані та реалізовані принципи мікрорайонної забудови К. Перрі та Т. Адамса. В Україні, зокрема у Харкові, у період індустріальної масової забудови, побудована величезна кількість мікрорайонів, які продовжують експлуатуватися. Існує можливість проаналізувати наскільки життєвими виявилися теоретичні принципи, які була закладені при проектуванні мікрорайонної забудови. Аналіз практики використання мікрорайонів виявив, що територія мікрорайону розтягувалася на кілометри, багатоповерхові однотипні будинки розподілялися по величезним дворам-пустирям, що створювало безгоспні території; відсутність розвинутої інфраструктури; недолік паркувальних місць; відсутність соціальних або сусідських зв'язків. Розділення пішохідних та транспортних шляхів на практиці значно збільшило крок формування вулично-дорожньої мережі. Спроби «примирення» антагоністичних класових протиріч за допомогою тих чи інших форм колективного розселення були настільки ж ефемерними, як і мрії про «досконале суспільство» соціалістів-утопістів та їх послідовників.

Ключові слова: індустріальна забудова, мікрорайон, житловий масив, міська територія.

Вступ. Поняття мікрорайону має дві сторони: соціально-економічну і територіальну, які утворюють єдине і неподільне ціле. Прообрази мікрорайонної структури спостерігалися в територіально-общинному розселенні найдавніших міст ще в епоху рабовласництва. Але особливо яскраво проявила себе ця структура в феодалному місті, де розшарування населення на цехи і громади сприяло мимовільного поділу міської території на відокремлені райони. Деякі міста, що склалися в середні віки, і тепер ще зберігають речові сліди свого минулого, як би федерального, пристрою. Така, наприклад, Венеція, на території якої різко виділяються ще великі комплекси, починаючи з головного політичного і клерикального центру (яким була площа св. Марка) і закінчуючи виробничим і торговельним районами (Арсенал і ринок Ріальто). Але крім згаданих великих районів, у Венеції знаходилося безліч малих виробничих і торгових районів, які утворилися навколо великих і малих "кампо", на

яких розміщувалися колодязі з профільтованою дощовою водою. По суті вони і були мікрорайонами старої Венеції [1].

Але що давала жителям середньовічних міст настільки ясно виражена територіально-громадська структура? Вона давала те, що втратило міське товариство в період капіталізму, а саме територіальну близькість житла, відпочинку і робочі місця.

Актуальність теми дослідження полягає у тому, що усвідомлення історичних етапів розвитку архітектури та містобудування дає можливість створення підґрунтя для прийняття подальших проектних рішень в динамічному міському середовищі.

В якості **методів дослідження** використовуються методи аналізу класику 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; зв'язок з іншими галузями: живописом, скульптурою, філософією; екологічність; економічність; середовищність [2, 3].

Об'єктом вивчення виступає мікрорайонна забудова індустріального періоду (на прикладі міста Харкова), яка аналізується з точки зору реалізації теоретичних містобудівних концепцій, при умові тривалої експлуатації збудованих об'єктів.

Результати досліджень. Проблемою зв'язку промисловості та житлових масивів займалися багато теоретиків Заходу. Рішення цієї проблеми, стосовно до оселі і відпочинку, знайшло своє відображення в американській містобудівній практиці, в районному плануванні Нью-Йорку [4].

Американські архітектори виходили з того постулату, що "пористе місто є немичним продуктом автомобільного століття". Вони вважали, що однією з ключових проблем планування великого міста є правильна організація життя і побуту населення, що проживає всередині територій, обмежених міськими магістралями. Під загальним керівництвом найбільшого англійського теоретика містобудівного справи Т. Адамса американський планувальник К.А.Перрі розробив теорію житлового мікрорайону з урахуванням умов Нью-Йорку та його околиць.

В основу організації мікрорайону були покладені інтереси сімейного побуту і в першу чергу бажання позбавити дітей шкільного віку від необхідності щодня перетинати напружені транспортні потоки на вулицях. Тому всі розрахунки щодо визначення чисельності населення і розмірів території житлового мікрорайону ставилися в залежність від місткості і розміщення так званих елементарних громадських шкіл. Виходячи зі стандартної місткості шкільних будівель, розрахованих на 800, 1000 і 1500 учнів, було встановлено оптимальне число жителів мікрорайонів, яке могло коливатися в межах від 4800 до 6000 чоловік (Згідно з переписом населення 1920 р вікова група 6-13 років становила приблизно 1/6 частина загального числа жителів Нью-Йорка). З іншого боку, необхідність забезпечити пішохідну доступність шкіл без перетину небезпечних транзитних магістралей зумовлювала розташування школи в самому центрі мікрорайону при максимальному радіусі обслуговування в 1/2 милі (~ 800 м). Центральне місце розташування

школи аргументувалось ще й тим, що шкільні будівлі крім свого основного призначення виконували також і різноманітні громадські функції. Так, в приміщеннях шкіл нерідко проводилися виборчі кампанії і політичні збори, проводилися лекції для дорослих, велася різноманітна робота в гуртках. Саме тому Кларенс Перрі прямо називав елементарну школу "серцем суспільного життя мікрорайону". Що ж стосується магазинів і інших підприємств побутового обслуговування, то їх розміщували вздовж зовнішніх обхідних магістралей і біля жвавих вуличних перехресть.

Велику увагу приділяв Кларенс Перрі транспортної організації мікрорайонів. За його ініціативи вперше ввели чітку класифікацію міських вулиць, орієнтуючись на їх функціональне призначення. В особливі категорії були виділені: загальноміські транзитні магістралі зі швидкісним інтенсивним рухом; вулиці місцевого значення, за допомогою яких головні магістралі з'єднувалися з громадськими центрами мікрорайонів, і внутрішні житлові вулиці і тупики, де швидкісний й наскрізний рух виключався [5, 14].

Не менш значним досягненням в плануванні мікрорайонів була організація руху пішоходів. Тут Кларенс Перрі як би повторив унікальний приклад Венеції з її взаємно ізольованими системами вулиць і каналів. Пішохідні маршрути в мікрорайонах Перрі трасуються з таким розрахунком, щоб повністю виключити перетинання з магістралями і в той же час зручно зв'язати житлові будинки з громадськими будівлями і пунктами зупинок міського транспорту. Таким чином, в мікрорайонах Нью-Йорка встановлювалася, як і у Венеції, подвійна мережа повідомлення (Класифікація міських вулиць була згодом розвинена і доповнена англійським інженером міського транспорту Гербертом Алкер Тріпп.

Звичайно, в умовах сформованого великого міста трансформація всієї вуличної мережі по системі Кларенса Перрі була нереальною. І тільки на незабудованих приміських землях з'являлася можливість будувати селища з ізольованим пішохідним рухом. Такий експеримент і був проведений в

околицях Нью-Йорка на території Редборна, який отримав свого часу широку популярність як "селище автомобільного століття".

Крім функціональної і транспортної організації мікрорайонів планувальники Нью-Йорка не могли залишити поза увагою і соціальних проблем. Адже за самою своєю суттю мікрорайон призначався для об'єднання і рівноцінного обслуговування великих людських мас незалежно від їх класової приналежності. Кларенс Перрі і Томас Адамі вважали, що об'єднання представників різних верств населення за територіальною ознакою (на зразок сільських громад) буде сприяти пробудженню в людях "спільності інтересів" і "добросусідських відносин", а це в кінцевому рахунку призведе до такому бажаному "оздоровлення соціального життя міста в цілому" [6].

В Харкові, за період індустріальної масової забудови (з 1956 по 1993 роки) було побудовано близько 43 мікрорайонів у різних районах міста. Першими були реалізовані два послідовних проекти, а саме - Павлово Поле (1956-1974) та Салтівський житловий масив (1963-1993) за участю і з принципів рішень одного і того ж архітектора - Леоніда Тюльпи (1922-1994) [7].

Проект мікрорайону №1 на Павловому Полі став першим харківським мікрорайоном, в якому був реалізований принцип «мікрорайонування».

Територія мікрорайону №1 складала 120 тис. м і була розрахована на 13,3 тис. чол. Вона була розділена на 5 житлових груп по 1900 - 2700 чол. в кожній. Групи склалися з 6-8 секційних будинків і двох будинків коридорного типу для малосімейних. У дворі кожної групи був запроектований сад зі спортивними та дитячими майданчиками. Проект передбачав забудову 5-поверховими будинками всередині кварталу, вздовж вулиці було намічено побудувати чотири односекційних 10-12-поверхові будинки. Між житловими групами розташовувалися продовольчі і промтоварні магазини, гаражі-бокси, пральні, майстерні, комори, двірницька і громадські вбиральні; вони займали окремостоячі будівлі. У цокольних поверхах будинків для малосімейних

були запроектовані будинкові кухні, пункти побутового обслуговування, перукарні і червоні куточки. У мікрорайоні був вперше застосований прийом «блокування» будинків. Загальна довжина такого зблокованого «дому» складала близько 180 м. Планування виключала можливість транзитного переміщення транспорту через мікрорайон - всі внутрішні проїзди були тупиковими. Відстань від проїздів до найбільш віддалених входів в житлові будинки не перевищувало 60-80 м.

При проектуванні **Салтівського житлового масиву**, житловий масив повинен бути розділений на два житлових району по 100 тис. чол. - «А» і «Б», територія кожного становила близько 2 тис. га. Обидва житлових району були розділені на кілька мікрорайонів розміром 130-480 га (сельбищний район «А» був розділений на сім районів, район «Б» - на шість). У житловій забудові переважали будинки заввишки 9-12 поверхів, були зарезервовані місця для більш високих будівель. Відстані між перехрестями склали 0,9 - 1,5 км. Заклади торгівлі та побуту були укрупнені і розраховані на обслуговування до 30 тис. чол. в радіусі пішохідної доступності 400 м. Перевагами «укрупнення» вважалися економія будівництва, експлуатації, в більш високому рівні обслуговування. Центри житлових мікрорайонів були розміщені з дотриманням нормативного радіусу рівного 1 км, відстань між районними центрами складала 2 км. Проектом планування житлового масиву були визначені місця зупинок масового міського транспорту. Внутрішнє планування житлового масиву, вибудоване в межах системи «оселя-робота», розроблялася навколо мережі швидкісних магістралей, які були найважливішими елементами, що забезпечують зручний і швидкий доступ до місця роботи. На території міського масиву були зроблені маршрути міського транспорту: трамвая, тролейбуса, автобуса, маршрутних і звичайних таксі, намічалася будівництво лінії метрополітену. Найширші магістралі - вул. Академіка Павлова та пр. Тракторобудівників - передбачалося будувати будинками підвищеної поверховості та великими громадськими будівлями. Детальне

планування житлових районів була розроблена з використанням методу «фокусування», який був застосований в УРСР вперше. В його основу було покладено поєднання установ культурно-побутового обслуговування з зупинками масового транспорту, як одними з елементів первинного обслуговування населення. Це дало можливість укрупнити сітку магістральних вулиць, скоротити число перехресть. Метод «фокусування» зберігав принцип «мікрорайонування» - при цьому мікрорайон обмежувався не вулицею, а радіусами доступності - «фокусами». У межах дії «фокусів» розраховувалася кількість і потужність установ обслуговування, зазначалося розташування зупинок міського транспорту, намічалася трасування основних пішохідних шляхів. У Харкові населення повного фокуса склало 28-30 тис. чол.

Павлово поле та Салтівський житловий масив були експериментальними майданчиками, де застосовувалися нові методи проектування великих житлових комплексів. Ці проекти заклали основу і принципові проектні рішення, які в подальшому були запозичені при розробці таких житлових комплексів в Харкові, як Олексіївський житловий масив, Нові будинки, Горизонт і ін.

Мікрорайонний підхід швидко підхопили на державному рівні, так як він добре укладався в формат планової економіки, крім цього були й ідеологічні причини (новий підхід для радянських людей), при цьому якість такої забудови відійшла на останній план. Мінімалізм житлових приміщень влада пояснювала необхідністю розселити комунальні квартири, а в малогабаритну квартиру вже неможливо вселити дві сім'ї. На практиці по-кімнатне розселення зберігалося і в 1960-1970-х рр. [8]. Максимальна швидкість будівництва, простота і дешевизна були абсолютним властивістю великопанельного будівництва, ні в жодному офіційному документі жодним словом не згадано естетичні якості житлових будинків. Вже до середини 1960-х рр. стало ясно, що забудова стандартними будинками призводить до формування гранично монотонної житлового середовища. Пропонувалися архітекторами методи використання рельєфу місцевості, різноманітного

забарвлення фасадів, впровадження мікрорайонних громадських центрів виявилися недостатніми для зміни ситуації.

Крім того, щільність населення при повсюдній п'ятиповерховій забудові виявилася низькою, що стало причиною переходу на дев'ятиповерхову забудову в великих містах, а потім на дванадцяти, шістнадцяти і більше поверхів. Назріло питання про необхідність домагатися виразності самих житлових будинків, їх типологічного розмаїття і застосування змішаної поверховості [9].

Перше, що кидається в очі в мікрорайонах – це повна відсутність розподілу на приватний і публічний простір, людина виходить з дому, і перед ним чи то вулиця, чи то парк, чи то двір, при цьому немає якихось прив'язок для обмеження цього простору. Тому двір і простір навколо починає сприйматися як нічиє, із згубними подальшими наслідками у вигляді відповідного ставлення мешканців до цієї території. Разом з цим, висотність забудови остаточно знищила клас сусідів, бо запам'ятати хоча б імена мешканців одного під'їзду з 50 квартирами практично нереально. Зникає поняття «мій двір», так як фізичного розмежування однієї зони від іншої немає. Для городян такі мікрорайони подвійно непривітні, бо висотність будівель і великий необмежений порожній простір навколо будинків тисне на людину. Це почуття доповнює і відсутність різноманітності в архітектурі - очам просто нема за що зачепитися в навколишньому просторі. Одночасно стало зрозуміло, що розмежування функцій по районам створює проблему в пересуванні, яку особисті автомобілі, всупереч очікуванням першої половини століття, вирішити не в змозі, або з побічним ефектом у вигляді багатогодинних заторів.

Там, де старий квартал розміщувався компактно, мікрорайон розтягувався на кілометри, багатоповерхові однотипні будинки *хаотично* (з точки зору спостерігача) розкидалися по величезним дворам-пустирям, що повинно було викликати почуття вільного простору, а на практиці йти пустирем виявилось незатишно.

На відмінність від квартальної забудови, де використовувалися різноманітні

громадські простори – вулиці, провулки, сквери, розташовані на перших поверхах магазини, кафе. Де внутрішні двори – затишні, діти можуть там гуляти у безпеці. Забудова порівняльна городянам, сприймається більш людяною. У мікрорайонній забудові земля мікрорайону – загальна та нічийна, панельні будинки - типові й одноманітні, магазини доводиться розміщувати в підвалах: цокольні поверхи влаштовувалися так, що організувати в них звичну торгову точку було неможливо. Великі будинки «тиснули» на психіку, а великі суспільні двори сприймалися, як щось чужорідне. Їх можна було «олюднити», але з великими витратами, тому вони так і залишалися невіпорядкованим пустирями.

Мікрорайонна забудова завжди починається на певній дистанції від пішохідних тротуарів (від 15 до 25 метрів). В житті вся ця територія перетворюється на своєрідний «бермудський трикутник», де нічого не відбувається і пролягають лише інженерні мережі. Ця територія не належить місцевим жителям, вони не можуть її використовувати. Не дивно, що населенню мікрорайонів жилося сумно, не відчуваючи себе в безпеці, пропало «відчуття ліктя». Тут починало процвітати дрібне шкідництво і псування, буквально за півстоліття райони перетворювалися в застарілі нетрі.

При мікрорайонній забудові значно збільшується крок формування вулично-дорожньої мережі. Чим вона більш насичена, тим менше перевищені пробіги і легше набувається доступність об'єктів. І мова не йде тільки про автомобілі, це в цілому добре для міської мобільності, і в першу чергу, для пішоходів, тому що для них відстань і сама інфраструктура пересування - болюче питання. Навколо вулично-дорожньої мережі формується забудова. В історичних районах це в основному невеликі квартали, що добре, адже тоді перевищенні пробіги і відстані між об'єктами мінімальні. У мікрорайонній забудові – це величезні площі мікрорайонів, де зовні розташовані магістральні вулиці, а всередині мікрорайонів лише внутріквартальні проїзди [10, 13].

Мікрорайонна забудова не враховує інтереси окремої людини і окремих домоволодінь, а відразу поділяє міський простір на своєрідні зони з різним функціональним призначенням: сюди громадянин приїжджає ночувати, а сюди - працювати, тут для нього розташована зона відпочинку, а це - автотранспортна магістраль, за допомогою якої можна дістатися до сусідньої «зони». На початку-середині ХХ століття така концепція була навіть прогресивної: промислові зони забирали від житлової забудови, між будинками розбивалися сквери і парки, автомобілі мчали по широких проспектах замість вузьких історичних вуличок. Але досить скоро почалися проблеми, адже місто існує лише у всьому його функціональному різноманітті, а подібні райони пропонують досить невеликий набір можливостей. Спальні зони вночі майже «вимирали», це породжувало неминучі «маятникові переміщення» по місту, оскільки жителі мікрорайону не мали можливості реалізуватися у себе ж удома. Життя в місті - це не тільки робота і сон, це й освіта, медицина, розваги, гастрономія. І якщо всього цього немає по сусідству, то городянин починає відчувати серйозний дискомфорт.

У старих районах вулиці невеликі, бо забудовувалися вони або в доавтомобільну еру, або на ранніх етапах її розвитку. Ці вулиці набагато приємніше тих, що були побудовані пізніше, але чому? Відповідь проста - чим більше дорога, тим більше машин, тим менше місця для пішоходів. Плюс, широкі дороги - це більше шуму, пилу, їх складніше перетнути. Все разом формує погане міське середовище для пішоходів і всіх навколо. Саме тому невеликі вулиці, на яких можна сісти і поговорити, не відволікаючись на шум і бруд від машин, або які можна без праці перетнути там, де тобі зручно – значно приємніші для людей. У теперішній же час світова практика така, що в міському середовищі не прийнято будувати вулиці більше 4 смуг.

Висновки. Визначивши недоліки, що характерні для мікрорайонної забудови індустріального періоду на прикладі Харкова можна зупинитися на практичній реалізації

основних теоретичних принципів мікрорайонної забудови, які були запропоновані ще К. Перрі та Т.Адамсом.

В теоретичну основу організації мікрорайону були покладені інтереси сімейного побуту і в першу чергу бажання позбавити дітей шкільного віку від необхідності перетинати напружені транспортні потоки на вулицях. В середині мікрорайону розміщувалася школа, як центральний елемент концентрації громадської активності. Але розрахунки американських планувальників проводились на значно менших територіях, виходячи з радіусу обслуговування школи близько 800 м. Будівництво мікрорайонів в Україні, на прикладі Харкова, велось з використанням територій для будівництва мікрорайонів, площею від 15 га до 60 га, що якісно перевищує західні показники. Мікрорайон розтягувався на кілометри, багатоповерхові однотипні будинки розподілялися по величезним дворам-пустирям, що повинно було викликати почуття вільного простору, а на практиці створювало безгоспні території; відсутність розвинутої інфраструктури; недолік паркувальних місць; відсутність соціальних і / або сусідських зв'язків, які здатні вплинути на покращення території.

Розділення пішохідних та транспортних шляхів на практиці значно збільшило крок формування вулично-дорожньої мережі. Чим вона більш насичена, тим менше перевищені пробіги і легше набувається доступність об'єктів. Але сьогоdnішній рівень автомобілізації висуває нові вимоги як до пропускної спроможності магістралей, що оточують мікрорайон, так до підвищення кількісних показників необхідних місць для постійного та тимчасового зберігання автомобілів. І спроби заперечити влаштування парковок всередині сельбішної забудови кварталу таку проблему не вирішує.

Немає необхідності доводити, що спроби "примирення" антагоністичних класових протиріч за допомогою тих чи інших форм колективного розселення були настільки ж ефемерними, як і мрії про "досконале суспільство" соціалістів-утопістів і їх послідовників аж до благородного, але наївного поборника міст-садів Ебенізер Говарда.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Калабин А. В. Куковьякин А. Б. Массовая-жильязастройка: проблемы и перспективы 2017, КиберЛенинка: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/massovaya-zhilaya-zastroyka-problemy-i-perspektivy>.
2. Гутнов А.Э. Мир архитектуры: Язык архитектуры. – М.: Мол. гвардия, 1985. – 351с.
3. Гутнов А. Э., Лежава И. Г. Будущее города. – М., Стройиздат, 1977. - 126 с.
4. Организация культурно-бытового обслуживания в жилом квартале. Возникновение идеи микрорайона "TownEvolution.ru: Архитектура и градостроительство" [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://innobi.ru/>.
5. Глазычев В. Урбанистика. Часть 1. – М.: Европа, 2008. – 330 с.
6. Regional survey of New-York and itsenvirons. Vol. VII, p. 126.
7. 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.
8. Брoновицкая А. Ю. Основные тенденции в экспериментальном проектировании жилых домов и комплексов в 1960-1970-х годах. Работы московских проектных институтов // Массовое жилище как объект творчества. Роль социальной инженерии и художественных идей в проектировании жилой среды. Опыт XX и проблемы XXI века / отв. ред. Т. Г. Малинина. М. : НИИ теории и историиизобразительныхискусств при Российскойакадемиихудожеств: БуксМ-Арт, 2015. - С. 239-246.
9. Магай А. А. Проблемы социального жилища в России и за рубежом // Массовое жилище как объект творчества. Роль социальной инженерии и художественных идей в проектировании жилой среды. Опыт XX и проблемы XXI века / отв. ред. Т. Г. Малинина. М. : НИИ теории и историиизобразительныхискусств при Российскойакадемиихудожеств : БуксМАрт, 2015. С. 15-24.
10. Овсянникова Е. Б. Индустриальное домостроение: строительные технологии и объемно-пространственные модели жилого дома // Массовое жилище как объект творчества. Роль социальной инженерии и художественных идей в проектировании жилой среды. Опыт XX и проблемы XXI века / отв. ред. Т. Г. Малинина. М. : НИИ теории и истории изобразительных искусств при

- Российской академии художеств: БуксМАрт, 2015. С. 229-238.
11. Советский урбанизм придумали в СССР, процветает в Китае [Электронный ресурс] // РБК недвижимость. URL: <https://realty.rbc.ru/news/577d246c9a7947a78ce91cc3/>.
 12. Хан-Магомедов С. О. Глава I. 1917-1932 гг. Архитектуражилых зданий // Всеобщая история архитектуры: в 12 т. Т. 12 (Первая книга): Архитектура СССР / под ред. Н. В. Баранова (отв. ред.), Н. П. Былинкина, А. В. Иконникова [и др.]. М.: Изд-во литературы по строительству, 1975. - С. 78 - 97.
 13. Васильев Н. Ю. Эволюция типологии массового жилища в советской архитектуре-межвоенного периода // Массовое жилище как объект творчества. Роль социальной инженерии и художественных идей в проектировании жилой среды. Опыт XX и проблемы XXI века / отв. ред. Т. Г. Малинина. М.: НИИ теории и истории изобразительных искусств при Российской академии художеств: БуксМАрт, 2015. С. 110 - 121.
 14. Иконников А.В., Степанов Г.П. Основы архитектурной композиции. М. 1971. - 223 с.

Шкодковский Ю.М., Вигдорович О.В. РЕАЛИЗАЦИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫХ КОНЦЕПЦИЙ В МИКРОРАЙОННОЙ ЗАСТРОЙКЕ (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ХАРЬКОВА). Понятие микрорайона имеет две стороны: социально-экономическую и территориальную, которые образуют единое и неделимое целое. Проблемой связи промышленности и жилых массивов занимались многие теоретики Запада. Решение этой проблемы, относительно дома и отдыха, нашло свое отражение в американской градостроительной практике, когда были сформированы и реализованы принципы микрорайонной застройки К. Перри и Т. Адамса. В Украине, в частности в Харькове, в период индустриальной массовой застройки, построено огромное количество микрорайонов, которые продолжают эксплуатироваться. Существует возможность проанализировать насколько жизненными оказались теоретические принципы, которые были заложены при проектировании микрорайонной застройки. Анализ практики использования микрорайонов обнаружил, что территория микрорайона растя-

гивалась на километры, многоэтажные однотипные дома распределялись по огромным дворам-пустырям, что создавало бесхозные территории; отсутствие развитой инфраструктуры; недостаток парковочных мест; отсутствие социальных или соседских связей. Разделение пешеходных и транспортных путей на практике значительно увеличило шаг формирования улично-дорожной сети. Попытки "примирения" антагонистических классовых противоречий с помощью тех или иных форм коллективного расселения были столь же эфемерными, как и мечты о "совершенном обществе" социалистов-утопистов и их последователей.

Ключевые слова: индустриальная застройка, микрорайон, жилой массив, городская территория.

Shkodovsky Yu.M., Vighdorovich O.V. IMPLEMENTATION OF URBAN DEVELOPMENT CONCEPT IN HOUSING ESTATE DEVELOPMENT (ON THE EXAMPLE OF KHARKOV CITY). The concept of a housing estate has two sides: socio-economic and territorial, which form a single and indivisible unity. Many western theorists dealt with the problem of connecting industry with residential areas. The solution of this problem regarding home and rest was reflected in the American urban planning practice, when the principles of housing estate development by C. Perry and T. Adams were formed and implemented. In Ukraine, in particular in Kharkov, during the industrial mass construction, a huge number of housing estates were built, which are still being used. There is an opportunity to analyze how vital are the theoretical principles that were laid down when designing housing estate. An analysis of the housing estate operation showed that the territory of the estate stretched for kilometers, multi-storey houses of the same type were located on the huge wastelands, which created abandoned territories; lack of developed infrastructure; lack of parking spaces; lack of social or neighborhood connections. Practical separation of pedestrian and transport routes increased the pace of the building-up of road network significantly. Attempts to "reconcile" antagonistic class contradictions with the help of various forms of collective settlement were just as ephemeral as the dreams of utopian socialists and their followers of the "perfect society".

Keywords: industrial development, housing estate, residential area, urban area.