

# МІСТОБУДУВАННЯ, РАЙОННЕ ПЛАНУВАННЯ, ЛАНДШАФТНА АРХІТЕКТУРА

УДК 711.433

Г.П. Петришин, Б.С. Посацький, Ю.І. Криворучко, С.П. Тупісь  
Національний університет “Львівська політехніка”,  
кафедра містобудування

## ПРОБЛЕМИ МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ ХУСТА

© Петришин Г.П., Посацький Б.С., Криворучко Ю.І., Тупісь С.П., 2013

**Окреслено актуальні проблеми планування і забудови малого міста Хуста відповідно до потреб його містобудівного розвитку.**

**Ключові слова:** мале місто, розпланування території, облаштування території, забудова.

**The article discusses problems of the urban development territory in small town Hust in Transcarpatian Region.**

**Key words:** small town, territory zoning and urban design.

### Вступ

Розвиток малих міст в Україні сьогодні відбувається в умовах, коли необхідно погодити інтереси міської громади загалом та інтереси окремих інвесторів та власників нерухомості. Складність проблеми в тому, що вони знаходяться і діють на одній міській території і в одному часі, намагаючись досягти оптимального чи задовільного для себе результату.

У цій ситуації зростає роль міської влади як координатора будь-яких заходів з розпланування, забудови чи облаштування території. Своєю чергою, міська влада повинна мати чітку і обґрунтовану позицію, спираючись на думку фахівців з архітектури і містобудування. Треба зауважити, що генеральні плани міст у тій формі, в якій вони існують і розробляються сьогодні, пропонують надто узагальнені вирішення відповідно до нормативних показників і у багатьох випадках не можуть бути інструментом для виконання конкретних завдань. Тому зростає роль пошукового проектування на окремих територіях чи ділянках міста в загальних рамках, визначених генеральним планом.

Кафедра містобудування в межах курсового проектування з дисципліни “Архітектурне проектування” опрацювала проектні концепції містобудівного розвитку центральної частини м. Хуст Закарпатської області (рис. 1).



*Рис. 1. Презентування проектних концепцій на виконавчому комітеті Хустської міської ради 25.10.2012 р. (фото А. Штанько)*

### Постановка проблеми

У центральній частині малого міста звичайно концентруються проблеми функціонального поєднання різних видів діяльності на обмеженій території, просторової диференціації та одночасно інтеграції основних вузлів міської активності, організації пішохідного та транспортного (автомобільного і велосипедного) руху, облаштування території засобами ландшафтної архітектури, збереження та охорони містобудівної та історико-архітектурної спадщини. Вирішення перелічених проблем ускладнюється у малому історичному місті, а саме до цієї категорії належить Хуст.

### Обговорення проблеми

Місто Хуст розташоване у підніжжі південних схилів Карпат у просторій долині у місці впадання річок Ріки та Хустця у Тису. Місто лежить на терасах Тиси, поверхня плоска, розчленована річковими долинами приток. У східній частині знаходиться конусоподібна гора з руїнами замку, в західній – звужена частина долини Тиси – Хустські ворота. Ймовірно, що саме від річки Хустець походить назва міста. Через Хуст проходить головний автомобільний шлях та залізнична магістраль Ужгород – Рахів (рис. 2).

Археологічні розкопки свідчать, що на сучасній території міста ще на початку нашої ери існувало поселення предків однієї з великих слов'янських груп – літописних білих хорватів. Як укріплене поселення, Хуст існував вже у X–XI ст., у 1090 р. на високій горі заклали, а у 1191 р. закінчили споруджувати замок. Замок служив для захисту Марамороських солекопалень, розташованих 50 км східніше в околиці Солотвина.



Рис. 2. Топогеодезична карта м. Хуста (2000 р. ) та історичний вид на замкову гору [5]

Історично місто розвивалося на рівнинній території біля підніжжя замку і у 1720 р. у Хусті було 70 дворів. Від середини XVIII ст. і до першої половини XIX ст. місто Хуст зростало, у 1828 р. тут стало вже 377 дворів. З 1760 р. у місті працював пороховий завод, що переробляв селітру з Мараморощини, розвивалося шевське, ткацьке, ковальське ремісництво, а також торгівля великою рогатою худобою, яку переганяли сюди з Галичини і Буковини.

На зламі XIX–XX ст. більшість населення Хуста займалася сільським господарством. Тоді у місті проживало 2286 працездатного населення, з них сільському господарстві працювали 1584 осіб, у ремісництві – 514, в торгівлі – 188. Серед ремісників найбільше налічувалося різьбярів, бондарів та інші майстрів з обробки дерева, десять власників майстерень використовували найману працю 10–20 робітників. Виконані ними іконостаси, меблі, рами, дерев'яний посуд, бочки для вина є свідченням високої культури народних умільців.

Помітний вплив на розвиток міста спричинила індустріалізація краю. Введення в експлуатацію залізниці Чоп–Королево у 1870 р. та її подальший розвиток через Хуст і Тячів до Сигету (нині в Румунії) створило нові постійні і сезонні місця праці. У 1900 р. у Хусті нараховували 8716 мешканців. У місті діяли лісопильня, цегельно-черепичний завод, млин, фетрова майстерня та інші ремісничі майстерні.

Після закінчення Першої світової війни у 1918 р. Хуст зайняли румунські війська, однак у червні 1920 р. місто увійшло до складу Чехословаччини, тоді розпочався “чехословацький період” в історії Хуста, який тривав до листопада 1938 р. За цей час населення міста зросло вдвічі. У 1910 р. у місті проживало близько 10000 осіб, у 1930 – 17883 особи, на початок 1937 р. було близько 20000 мешканців. Статистика за 1930 рік показує національну приналежність населення Хуста: руських (карпаторуських, тобто українців) – 9373, чехів та словаків – 1505, євреїв – 4724, мадярів (угорців) – 1441, німців – 744, румунів – 11, поляків – 6, югославів – 4, циган – 17, інших національностей – 18. На той час місто складалося з невеликих кварталів малоповерхової садибної забудови, у центрі було декілька громадських будинків, побудованих у 20–30-х роках ХХ ст. за проектами чеських архітекторів. Okремо слід сказати про житловий квартал триповерхових будинків, симетрично розташованих навколо школи. У архітектурі будинків майстерно поєднано форми народної архітектури з сучасними на той час функціональними вирішеннями (рис. 3).



*Рис. 3. Вулички “чеського містечка” (фото Н. Бобрун)*

За віденським арбітражем, на початку листопада 1938 р. від Чехословаччини на користь Угорщини відійшла південна частина Закарпаття з містами Ужгородом, Мукачевим, Береговим. Столицю автономного краю перенесено до Хуста, на чолі Карпатської України став Августин Волошин. Та фашистська Німеччина віддала 15 березня 1939 р. своєму союзнику Угорщині Хуст і все Закарпаття.

Післявоєнний радянський період в історії Хуста розпочався 24 жовтня 1944 р., коли Червона армія визволила Хуст від німецьких окупантів. За роки радянської влади Хуст став промисловим містом, випускав продукцію меблевий комбінат, фетрофільцева фабрика, керамічний завод, взуттєва фабрика, спортивно-галантерейна фабрика, плодоовочевий завод, камінеробний завод. У 1947 р. відкрито Хустський лісотехнічний технікум, згодом молодь стала здобувати освіту у медичному, культурно-освітньому, професійно-технічному училищах.

Центр міста, зберігаючи спадкоємність з першої половини ХХ ст., сформувався на перехресті вулиць Карпатської Січі та Духновича. У перші післявоєнні роки нове житлове будівництво загалом складалося з кварталів малоповерхової садибної забудови. Впродовж 70-х років ХХ ст. у західній частині міста було збудовано декілька типових п’ятиповерхових житлових будинків серед садибної забудови. У 1990 р. у Хусті проживало 32,3 тис. осіб, територія міста займала 1113 га, з них 613 га було зайнято забудовою, зелені насадження спільного користування займали 77 га, загальна площа озеленених територій становила 384 га.

У 1970–1980 роки у Хусті почалася реконструкція центру міста. На перехресті головних вулиць було сформовано нову велику площу, на якій збудовано будівлю Районної державної адміністрації. Будівля стала просторовою домінантою центру міста, перед нею створено великий сквер з пам’ятником Тарасові Шевченку. У сквері збудували у 1960-х роках пам’ятник Радянській Армії, характерний асиметричною композицією. Водночас необхідно підкреслити, що створення нової площі знівечило історичну структуру розпланування центру Хуста, оскільки була зруйнована історична середньовічна трикутна площа.

У 1998 р. населення міста становило 32,8 тис. осіб. За станом на 2011 р. у Хусті проживало 28438 осіб (територія міста) і 31565 осіб на території, підпорядкованій міській раді (села Зарічне, Кіреші, Чертіж). На віддалі 4 км від Хуста в урочищі Кіреші знаходиться унікальна пам'ятка природи – Долина нарцисів, яка входить до складу Карпатського біосферного заповідника.

Розвиток функцій торгівлі та обслуговування, а також супутньої їм автомобілізації створив у Хусті складні проблеми щодо організації транспортного, велосипедного і пішохідного руху. Сьогодні актуальною стала проблема формування пішохідної зони у центрі міста, реконструкції розпланування та забудови майдану Незалежності (головної площі міста), впорядкування русла річки Хустець та прилеглої території, території парку та замкової гори.

З погляду містобудівного проектування у Хусті виділено чотири території: а) центральні квартали, обмежені вулицями Духновича, майдан Незалежності, Конституції та Свободи; б) головна площа – майдан Незалежності; в) русло річки Хустець з прилеглими територіями; г) паркова територія з Замковою горою.

Транзитний міжміський рух відбувається кільцевою дорогою, що охоплює місто великим півколом з півночі і сходу, що сприяє розвантаженню міської території від великотоннажного вантажного транспорту. Водночас історично склалося так, що головні міські вулиці Карпатської Січі, Духновича, І. Франка перетинаються у центрі міста, у безпосередній близькості або на самій ринковій площі (майдан Незалежності). Сьогодні центр міста в межах вулиць Духновича, майдан Незалежності, Конституції та Свободи фактично перетворився на велику автостоянку з усіма негативними наслідками такої ситуації: транспортним шумом, забрудненням атмосферного повітря і поверхні землі, перешкодою у пішохідному і велосипедному пересуванні.

Аналіз існуючої ситуації дає змогу ствердити, що для покращення просторових умов для всіх видів руху передусім необхідно сформувати мале транспортне кільце навколо центру з використанням вулиць: Волошина на заході, Шевченка і Свободи на сході, та вулиці Пушкіна на півдні. Так ці вулиці змінять свою категорію і у загальній вуличній мережі мале транспортне кільце стане вулицею районного значення. В середині цього кільця пропонують сформувати пішохідну зону (з можливістю проїзду спеціального і службового транспорту). Для обслуговування торгових об'єктів та закладів пропонують використати вулиці Пушкіна і Карпатської Січі, а основну автостоянку – розташувати біля кінотеатру на вулиці Духновича.

До складу пішохідної зони можуть увійти вулиці Карпатської Січі, майдан Незалежності (частково), Поперечна і Репіна, які з'єднують основні об'єкти притягання пішохідного руху (рис. 4).



Рис. 4. Організація транспортно-пішохідного руху центру міста (вик. студ. гр. МБДм-12 О. Галан, О. Пасічник, М. Гура, А. Піжовська). Угорська протестантська церква. (фото Н. Бобрун)

Обмеженість вуличного простору у центрі Хуста не дає змоги обговорювати формування мережі велосипедних доріжок згідно з чинними нормативами. Однак, традиційна популярність велосипедного руху у малих містах Закарпаття потребує трасування напрямків велосипедного руху вздовж вулиць: Духновича, Карпатської Січі, Свободи, І. Франка, майдан Незалежності.

На другому етапі доцільно пропонувати радикальніші вирішення. Треба обдумувати винесення за межі центру ринку з майдану Незалежності.

Головна площа Хуста – Майдан Незалежності ніби акумулює у своєму просторі гострі конфліктні ситуації, характерні для центру міста загалом. Майдан формувался еволюційним шляхом упродовж століть аж до 1980-х років, коли була здійснена його реконструкція і збудовано великий будинок адміністрації Хустського району. Тоді була змінена конфігурація площі в плані, площа втратила історичну трикутну форму і разом з тим чіткий геометричний контур та зонування території. Простір площі збільшився, оскільки була знесена малоповерхова щільна забудова її північної частини, адміністративний будинок став новою композиційною домінантою. Незабудована ділянка площі зросла і перетворилася на проїзну частину, внаслідок чого була поступово заповнена транспортом у міру зростання автомобілізації у Хусті заповнена транспортом та стихійною торгівлею.

Сьогодні головною містобудівною проблемою майдану Незалежності є відсутність сформованого громадського простору, що означає відсутність комфортних умов перебування для відвідувачів площі. Це зумовлено наявністю конфліктних ситуацій у просторі майдану, до яких можна зарахувати: відсутність чіткого поділу простору площі на транспортну і пішохідну частини; нерегульований рух транспорту, велосипедів та пішоходів; хаотичне використання вільного простору площі для дрібної торгівлі; недостатня кількість і якість елементів облаштування і озеленення, криклива реклама, стан забудови (рис. 5).



*Рис. 5. Простір площі майдану Незалежності та вхід з площі на вул. Репіна (фото Н. Бобрун)*

У складі проектних пропозицій щодо реконструкції майдану Незалежності пропонують: змінити функціональне призначення і образ незабудованої ділянки площі спорудженням амфітеатру з розкриттям його на майдан Незалежності; ознакувати колишній історичний контур площі за допомогою виділення фрагментів старих фундаментів у мощенні площі; надати пріоритет пішохідному та автомобільному руху і обмежити транспортний рух, в'їзд на площу передбачити з західної сторони; зберегти традиційну для площі торгову функцію, розташувати торгові заклади у підтрибунному просторі амфітеатру; поєднати простір площі з будівлею на майдані Незалежності, 3, яку згідно з генеральним планом м. Хуста реконструюють під торговий комплекс за допомогою пішохідного містка, доповнити площу елементами облаштування та озеленення, міських меблів, реклами, впорядкування фасадів будинків (рис. 6).



*Рис. 6. Пошук ідей та просторове вирішення реконструкції майдану Незалежності м. Хуста.  
(Ст. гр. МБДм-12 Г. Дзюб, С. Дворник, С. Салан, А. Штанько)*

До загальномістобудівних проблем можна зарахувати ревалоризації простору русла річки Хустець і прибережних територій. Парадоксальність та складність ситуації полягає в тому, що місто, яке розташувалося в долині трьох річок, практично не має до неї виходу – вздовж берегів територія поділена присадибними ділянками, у кожній з яких є власник. Окрім того, формуванню стабільної берегової лінії заважали постійні розливи під час весняних паводків. Житлова забудова та гаражі почали влаштовуватися на підпірних стінках, закриваючи підхід до води. Оскільки колишній потік отримав статус річки, тому захисна зона становить 20 м, що дає підставу на знесення цих споруд. Проблему ревалоризації простору русла слід розглядати у комплексі з реконструкцією та облаштуванням прибережних смуг від витоків аж до місця впадіння в Тису. Аналіз території показує, що вздовж річки можна розташувати невеликий гідропарк, паркові ділянки з дитячими майданчиками, пляжі, готель.

Складною є організація захисту від повеней, для чого необхідно збудувати вздовж русла підпірні стінки-набережні, а у деяких місцях розширити саме русло.

Аналіз пішохідного руху на прилеглий території показав необхідність влаштування напрямків зв'язків між берегами за допомогою відновлення та реставрації існуючих прогулянкових алей і мостів. Практично по всій довжині русло річки може дублювати пішохідна та велосипедна доріжки, пов'язані з підпорною стінкою, захищаючи і відмежовуючи берег (рис. 7).



*Рис. 7. Благоустрій набережної р. Хустець (вик. студ. гр. МБДм-12: А. Сколоздра, А. Сандрачук,  
Л. Фенюк, Н. Стадник, Р. Клопот, Ф. Новак)*

## Висновки

1. Сьогодні у Хусті назріла нагальна потреба у комплексній реконструкції центру міста у взаємному пов'язанні з загальними проблемами розвитку міста. До них треба зарахувати удосконалення організації транспортного, пішохідного і велосипедного руху є актуальною для загального розвитку Хуста, умов проживання мешканців, формування громадського простору у центрі міста, охорони навколишнього середовища, покращення інвестиційного клімату, зростання туристичного потенціалу міста.

2. Сьогоднішньою тенденцією розпланування розвитку Хуста є підвищення інтенсивності використання центральної частини і вкладення тут основних інвестицій. Периферія міста надалі характеризується патріархальним укладом. Пропонується розвивати локальні під центри і для цього необхідно трансформувати транспортну мережу. Лаштування внутрішнього транспортного кільця дасть змогу створити комфортні умови проживання мешканців, що відповідатиме вимогам сталого розвитку.

3. Центральна частина Хуста частково втратила ідентичність внаслідок необґрунтованих реконструкцій 1970–1980-х років та наступного хаотичного функціонального використання. Важливо сьогодні увиразнити автентичні риси міста, а для їх визначення необхідно наукові дослідження. Натурні дослідження дали можливість виявити низку критичних ситуацій, з урахуванням яких запропоновано концепційні вирішення громадських просторів та споруд.

4. Проблема ревалвації простору русла річки Хустець важлива для мешканців міста з погляду організації рекреації, дотримання санітарного стану території, а також захисту від стихійних лих – повеней. Русло є одним з основних елементів природного каркасу міста і повинно бути його окрасою, а не джерелом проблем.

*1. Історія міст і сіл Української РСР. Закарпатська область / Гол. ред. тому В.І. Белоусов. – К.: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1969. – С. 697–714. 2. Географічна енциклопедія України. Т. 3 / Відповід. ред. О.М. Маринич. – К.: Українська енциклопедія ім. М.П. Бажана, 1993. – С. 381. 3. Ковтун В.В. Города Украины. Экономико-географический справочник / В.В. Ковтун, А.В. Степаненко. – К.: Выща шк., 1990. – С. 97. 4. Троян М.В., Рішко М.В. Хуст: Путівник. – Ужгород: Карпати, 1982. – 96 с. 5. Vámosy Mihály. A huszti-vár és környéke. Доступ: <http://epa.oszk.hu/00000/00030/00103/datum02253/cim202264.htm>*