

Стартові положення Нової Стратегії розвитку Харкова як необхідна частина Генерального плану.

Харків був, є й надалі буде інтелектуальним, науковим, промисловим, освітнім, медичним, культурним та спортивним центром, одним із найбільших міст Незалежної України та частиною вільного світу.

Ця пропозиція резюмує наше розуміння статусу Харкова та наше бачення його минулого, сьогодення та майбутнього.

ЗМІСТ:

1. Сутність Харкова.
2. Межі Харкова.
3. Громадотворення. [додаток А](#)
4. Історико-архітектурна спадщина. [додаток В](#)
 - 4.1. Артефакти індустріальної спадщини. [додаток С](#)
5. Житловий фонд. [додаток D](#)
6. Транспортна схема.
7. Безпековий каркас міста. [додаток E.](#)
8. Зелений каркас*. [додаток F.G.](#)
9. Заводи та виробництва.
10. Залізничні шляхи та ареали.
11. Цвинтарі в центрі. [додаток H](#)
12. Точки перспективного розвитку — об'єднання функцій. [додаток I](#)
13. ART-Харків. [додаток J](#)
14. Харків — частина цілого
15. Принципи прийняття рішень. [додаток K](#)

1. Сутність Харкова

Сутність Харкова — місто Фронтір, — місто Новатор, — місто Авангард. «На порубіжжі» — як у контексті спротиву російській агресії, так і в плані нових ідей та активної позиції містян. Багатогранна роль міста, яке йде попереду.

Концепція міста Фронтиру формувалася протягом усієї історії існування Харкова. У результаті аналізу історичного розвитку варто виділити чотири «фронтирних сплески».

- Перший етап — середина XVII століття — перші поселення як притулок для переселенців із західноукраїнських земель у період українсько-польської війни на вільних землях. Смісловою основою цих поселень була Свобода: особиста (від рабства) й економічна (від сплати податків на ведення різних видів торгівлі і виробництва). Це визначило назву регіону: Слобожанщина — територія Свободи.



Рис. 1.1. Перша фортеця. (Фронтир)

- Другий поштовх — початок XIX століття — заснування Університету — освітній фронтир. Перетворення міста й регіону на один із найбільших освітніх центрів Східної Європи.

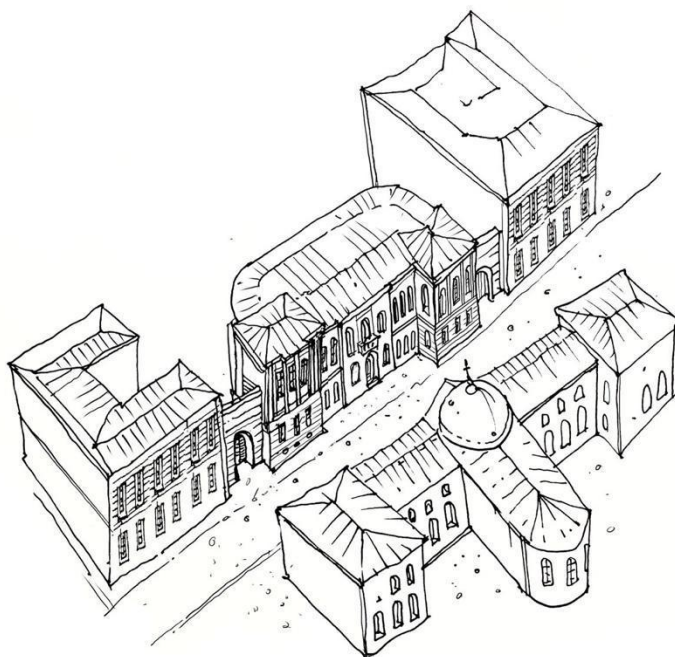


Рис 1.2. Харківський університет

• Третій сплеск — авангардні експериментальні процеси в період 20-х — початку 30-х років XX століття. Нові напрями у фундаментальній науці, промисловості, освіті, культурі, мистецтві, театрі, літературі, архітектурі набули фізичного завершення у вигляді будівлі Держпрому — архітектурного символу духу харківського фронтиру.

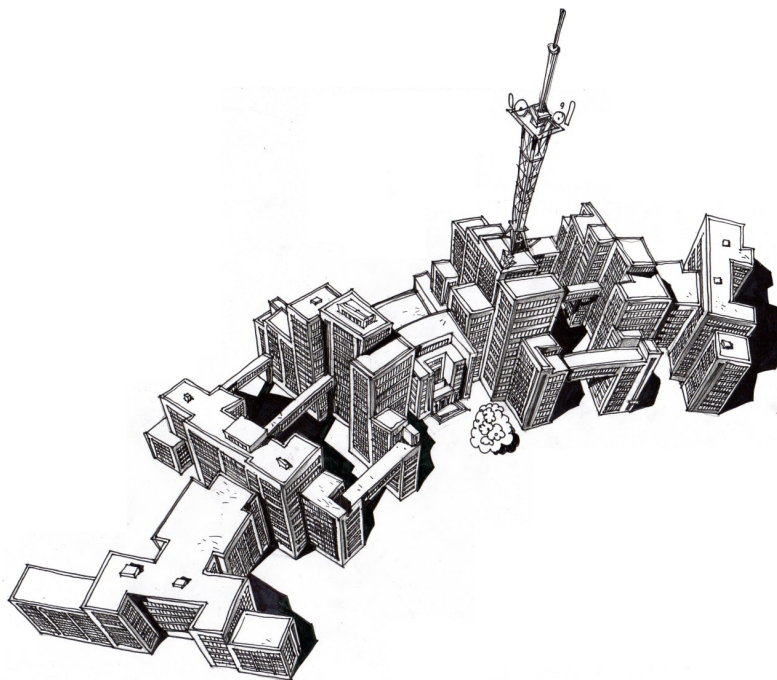


Рис. 1.3. Держпром

• Четвертий період пов'язують з епохою «шістдесятих» — другою хвилею модернізму, розвитком наукових, освітніх, культурних, дисидентських рухів, які піднялися з досвіду авангарду 20-х та отримали можливість для піднесення у відносно вільний час «відлиги». Це фронтір особливої харківської інтелігенції й студентства.

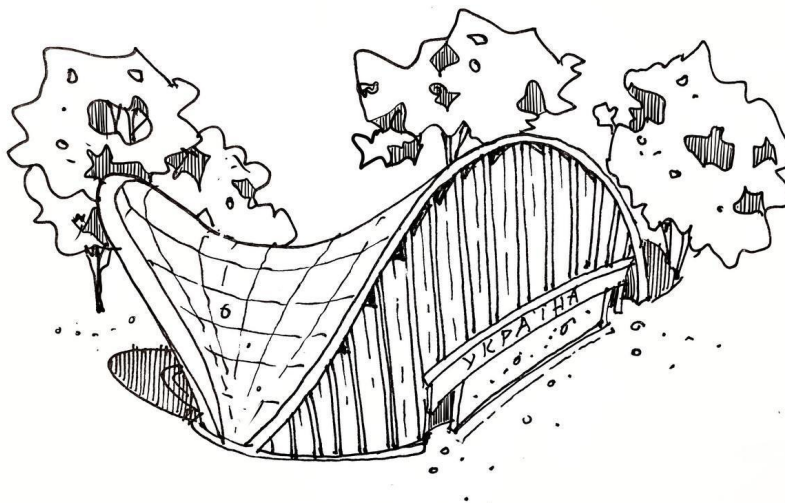


Рис. 1.4. ККЗ «Україна»

Зараз Харків переживає новий — п'ятий фронтірний сплеск, пов'язаний з активізацією пасіонарної енергії для захисту й порятунку міста.

Ухвалена як робоча концепція «Харків — місто-фронтір» була апробована на різних рівнях «горизонтальних» зв'язків: від самовідчуття городян, які перебувають у місті, до ЗМІ, культурологічних диспутів, музичних фестивалів. У цілому можна констатувати, що загальна концепція була активно прийнята різноманітною аудиторією й вийшла далеко за рамки ідеї стратегії міського розвитку, сформувавши площину філософії життя. Ба більше. З-поміж активних містян потенціал такої концепції сприймається як новий центр загальносвітового інтересу.

Проте, на наш погляд, ця позиція потребує важливого уточнення. За результатами обговорення, концепція «Фронтір» охоплює не лише місто Харків, а й увесь Харківський регіон. Підтвердженням цього стала реакція на контрнаступ ЗСУ та входження звільнених регіональних під-центрів у коло фронтірних завдань. Окрім того, сучасне місто є вразливим відкритим середовищем — значна частина систем життєзабезпечення мегаполісу знаходиться в регіоні (водосховище, теплові й електричні станції тощо) Це визначає: на наш погляд, необхідність розуміння концепції «Харків — місто-фронтір» як вирішення завдань всього регіону, а не лише самого міста.

2. Межі Харкова

Вектор компактності. Розвиваючи місто, залишатися в його існуючих межах. Приведення щільності населення до середнього рівня щільності європейських міст схожих за масштабом. Місто має достатньо вільних територій для розвитку в існуючих межах.

Компактність Харкова як цінність та необхідність.

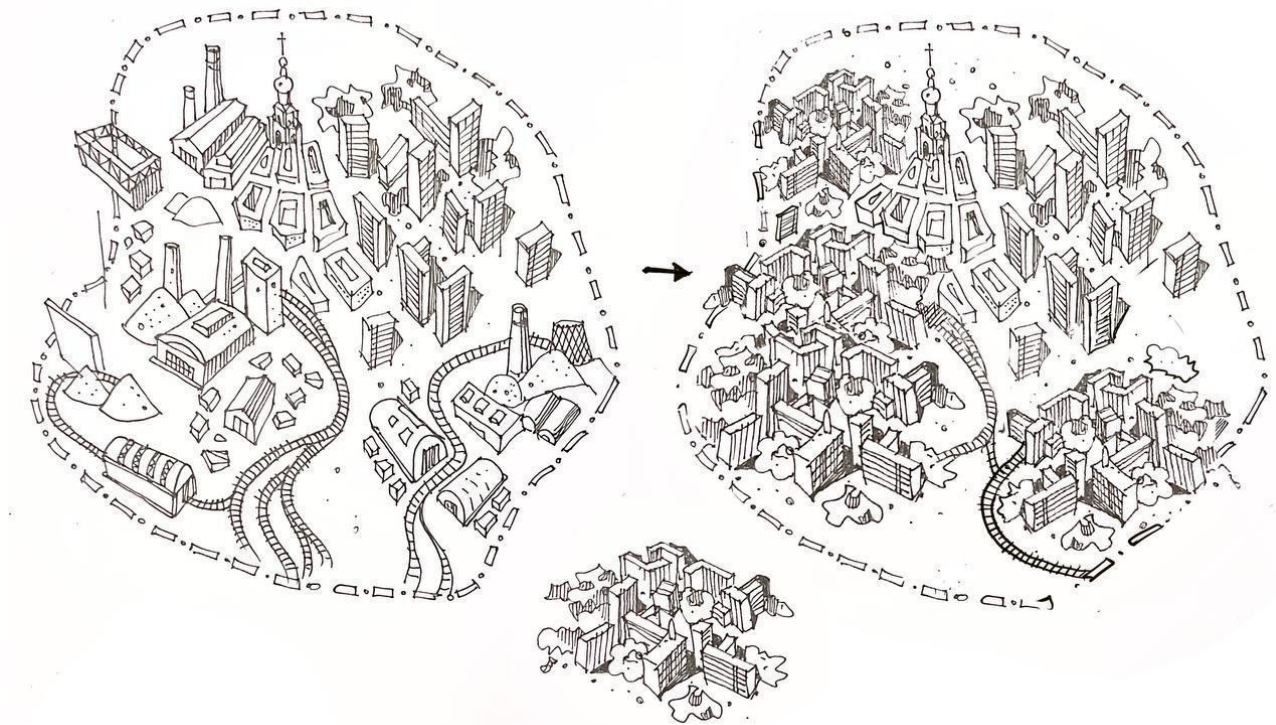


Рис 2.1. Межі Харкова. Малюнок.

Розтягуючи місто, при не заповненому центрі, ми ризикуємо втратити не лише економічну складову обслуговування створених нових комунікацій та нових об'єктів інфраструктури. Річ у тім, що, збільшуючи протяжність транспортних комунікацій, містяни втрачають найдорожче — ЧАС! Адже в усі періоди існування людства головною цінністю життя в місті був час.

Час прибуття швидкої допомоги.

Час прибуття поліції.

Час прибуття на місце роботи.

Час прибуття пожежної машини.

Час діставання до школи чи дитячого садка.

Час діставання до лікарні, театру та ін.

Усі ці фактори впливають не лише на комфорт і зручність проживання городянина, а й є складовою рейтингу міста. Сьогодні всі міста світу конкурують між собою за інвестиційну привабливість і, як наслідок, за залучення містян, для яких характерні найкращі споживчі та перспективні якості. Подальшу роботу з відновлення міста необхідно буде розглядати з урахуванням світового рейтингу та антирейтингу міст, які можуть своїм прикладом продемонструвати всі позитивні й негативні сторони розвитку.

Як негативний приклад у рішенні як усього міста, так і його центру можна навести досвід міст Пекіна, Стамбула, Мехіко, Шанхая та ін. Це міста виключно індустріально-урбаністичного характеру, що пригнічує людину.

Проте є й інший приклад успішних міст, центри яких максимально наближені до містян і забезпечують їм не лише 15-хвилинну доступність до всіх необхідних для життєдіяльності об'єктів, комфорт і зручність, але й надають місця праці. Ідеться про Відень, Цюріх, Мюнхен, Дюссельдорф, Копенгаген, Стокгольм тощо. Ці міста пронизані зеленими парками з прилеглими кафе та магазинчиками й мають багато громадських просторів для комунікації містян.

Підвищення щільності населення міста в місцях проживання та діяльності

Вибираючи модель розвитку нашого міста за рахунок розширення його периферії, створюючи нові житлові мікрорайони й збільшуючи густину населення на околицях міста, потрібно бути готовим до того, що колосальна кількість коштів витратиметься на створення нової інфраструктури, інженерних мереж та комунікацій (теплові станції, тепло та електромережі), автомобільних магістралей, а також об'єктів ЖКГ та соціального побуту, зокрема садки, школи, лікарні, магазини. Усе це може стати додатковим тиском на бюджет міста. У цьому випадку збільшується маятниковий щоденний транспортний трафік містян. Тож матимемо погіршення транспортної ситуації в центрі та суттєвий негативний вплив на його екологічну складову.

Варто також урахувати, що Харків охоплює територію в 350 км², населення становить 1.5 мільйона жителів. Це є середнім показником у порівнянні з подібними щодо населення містами. Тож можна засвідчити, що Харків на сьогодні не є наповненим і має потенціал за щільністю населення на 1 км.

Харків — 4100 осіб/км²

Львів — 4800 осіб/км²

Мюнхен — 4700 осіб/км²

Ліон — 10000 осіб/км²

Національна рада з планування та будівництва нещодавно схвалила поправку, спрямовану на збільшення щільності в межах існуючих міських кордонів. Нова концепція передбачає керований розвиток міста до його центру й глобальний напрямок будівельної політики — обмежити «розповзання» міст в усі боки. Вихід за

теперішні межі ставить під загрозу існування природних територій та сільськогосподарських земель.

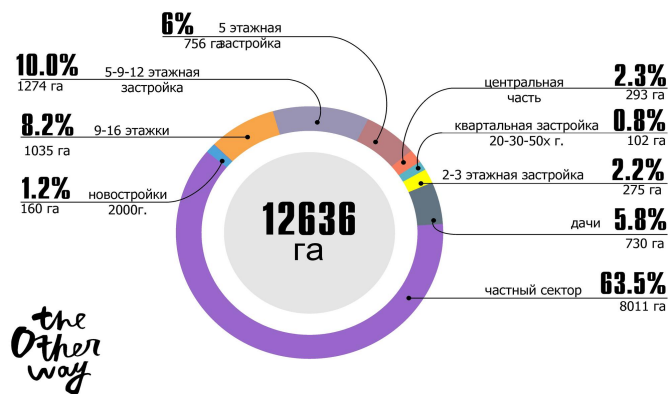


Рис. 2.2. Типологія забудови. Графік (джерело: група еко-активістів «Інший шлях»)

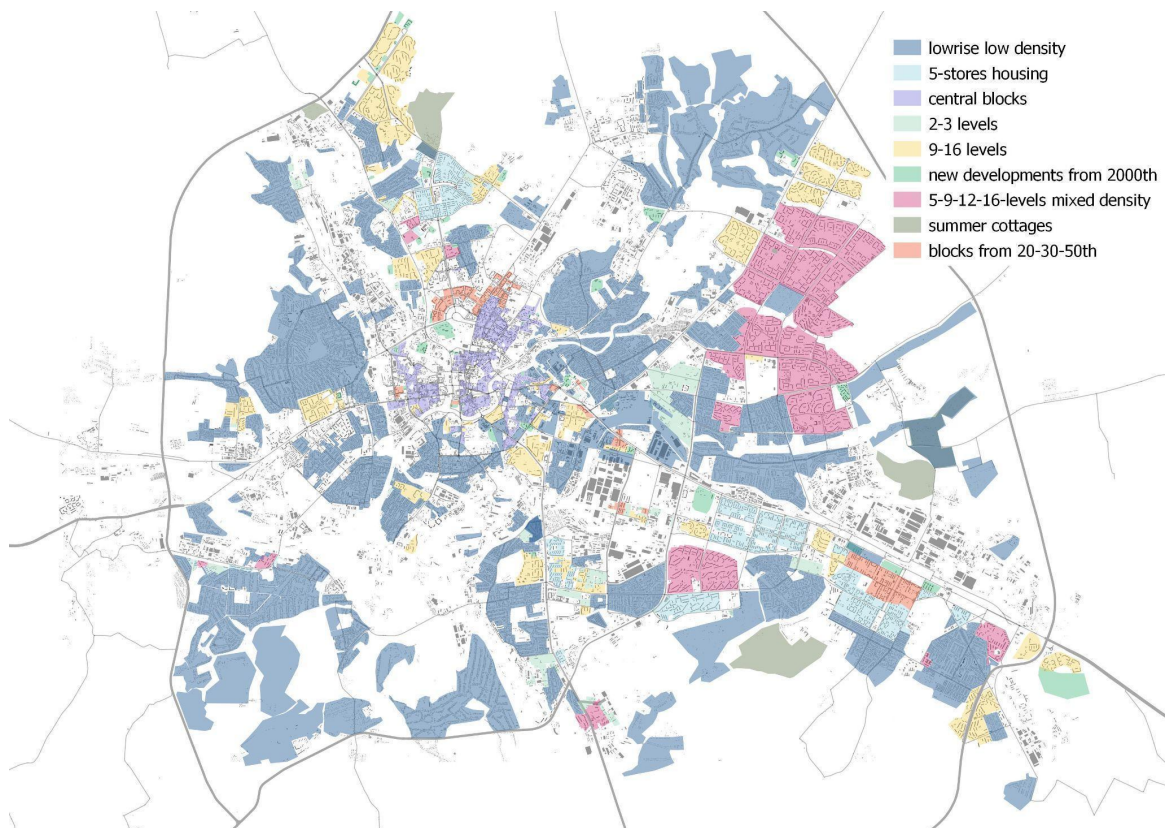


Рис. 2.3. План-схема житлової забудови Харкова (джерело: група еко-активістів «Інший шлях»)

Комплекс необхідних рішень щодо відновлення та розвитку Харкова

Глобальна оптимізація функції центральної частини міста створить умови для покращення комфорту, безпеки й зручності містян. Це означає підвищення інвестиційної привабливості та якості життя в місті. Першим із таких питань щодо можливого збільшення щільності населення є розгляд величезного потенціалу

промислових територій міста та зон, які не використовуються, але знаходяться в центральній частині міста й займають близько 20 % від його території. Крім того, необхідно оптимізувати адміністративні ресурси й території, які втратили свою актуальність і можуть бути реконструйованими. Ось кілька прикладів, які дають уявлення про масштаб і потенціал уже наявних територій, на які слід уже сьогодні звернути увагу при вирішенні містобудівних завдань під час відновлення нашого міста.

- Ревіталізація Іванівського промислового району та передача територій під житлову забудову вздовж річки Лопань (45 га). Закладено в попередніх генеральних планах міста.

- На Полтавському Шляху землі Міністерства оборони (23 га).

- У Московському районі завод «Серп і Молот» (13 га).

- У Київському районі ділянка вздовж вулиці Шевченка.

- Пилипівський промвузол на півдні.

- Ревіталізація ділянки Харківського тракторного заводу на сучасну багатофункціональну екосистему для бізнесу.

- Ділянку Харківського авіазаводу перетворити на хаб малої авіації та ін.

Сучасні тенденції організації нових підприємств давно використовують компактнішу схему їх організації, що дозволяє мінімізувати масштаби використання цих територій.

В існуючому Генеральному плані міста відомості про санітарно-захисні зони не завжди враховують, що деякі підприємства ліквідовані або на не ліквідованих підприємствах як юридичних особах виробнича діяльність повністю зупинена. Слід наголосити, що сьогодні доцільно розглянути можливі поправки і в нормативно-правовій базі щодо реконструкції промзон, а також створити нові. У процесі коригування генерального плану необхідно зафіксувати актуальні санітарно-захисні зони, які враховують виключно діючі виробництва, й спільно з державними органами в галузі екологічної безпеки виробити механізм оперативної зміни чи повної ліквідації санітарно-захисних зон у разі припинення виробництв надалі. Доречно спільно з власниками цих величезних територій розглянути різні підходи щодо оновлення й освоєння цих площ і, як приклад, перетворити частину окреслених територій на зелені парки та сквери. Таким чином, вдасться створити більше суспільних просторів і підвищити цінність та привабливість до міста загалом.

Ревіталізація міського простору як драйвер розвитку міста

Основний принцип ревіталізації полягає в розкритті нових можливостей старих територій і споруд. У процесі ревіталізації має бути використаним комплексний підхід із метою збереження самобутності, автентичного характеру та історичних ресурсів міського середовища. Ревіталізація наявних об'єктів відрізняється від реконструкції тим, що передбачає зміну функціонального призначення будівлі, зберігаючи її як цінний історико-культурний об'єкт. Інакше кажучи, не змінювати її зовнішній вигляд, бо практично всі зміни самої будівлі стосуватимуться інтер'єрів.

Ревіталізовані об'єкти можуть слугувати різним цілям: бути культурними або рекреаційними (музеї, арт-центри, креативні простори), торговельними (магазини, торгові центри), працювати на економіку (офісні центри, коворкінги). Особливість ревіталізації в тому, що ці цілі можуть бути вдало поєднані зі збереженням історичних будівель.

Проект ревіталізації має бути вписаний у стратегію розвитку міста з ясним розумінням результатів, які будуть отримані під час його покрокової реалізації.

Оновлена споруда, комплекс будівель, територій, промислові об'єкти тощо повинні стати новою точкою тяжіння в масштабах міста — для постійних та періодичних користувачів і інвесторів.

У ході реалізації проекту необхідно створювати нові робочі місця в різних сферах. Адже реалізований проєкт покликаний упровадити й закріпити нові сценарії культурно-дозвільної діяльності харківців, розвивати освітні практики, сприяти зростанню локальної ідентичності й почуття належності місцю.

Застосування нової типології житла та правил забудови

Необхідно підібрати нові комплексні рішення й принципи щодо забудови як центральної частини, так і всього міста загалом. Варто переглянути стихійно-хаотичний підхід до забудови, що є не ефективним і безперспективним.

Таким чином, ми зможемо підвищити його естетичний потенціал, безпеку та привабливість. Нові принципи і регламенти повинні змінити підхід до точкової забудови багатоповерховими житловими будинками. Необхідно провести роботу з вивчення та відбору нових, унікальних типологій і сучасних технологій, які зможуть вдихнути нове життя в місто та зробити його безпечнішим і привабливішим. Мають бути розглянуті й прийняті альтернативні пропозиції щодо різноманітності типології житла та підходу до його реалізації.

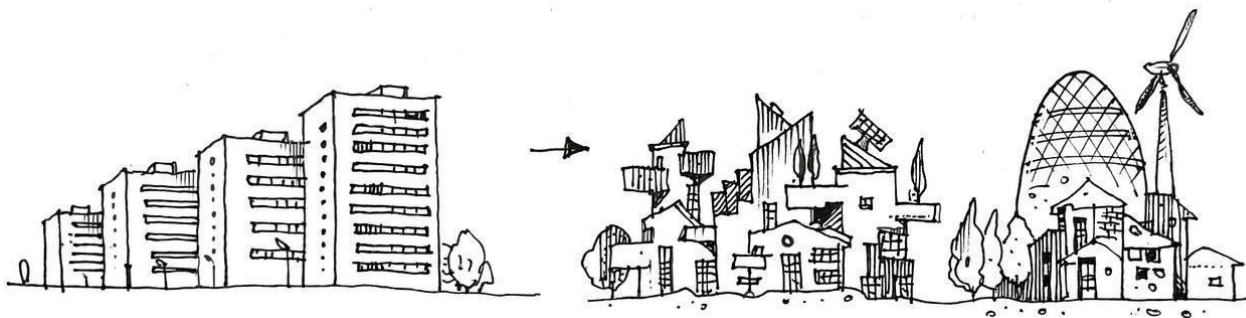


Рис. 2.4. Альтернативні пропозиції щодо різноманітності типології житла.

Важливо звернути увагу на потенціал малоповерхової та середньо поверхової квартальної забудови. Привести в дію регламент і нормативи із забудови в санітарних та історичних зонах міста. Створити можливість відкритих архітектурних конкурсів із розробки об'єктів у ключових та історичних місцях міста.

Модернізація приватного сектора, що становить більшу частину на плані міста

Створюючи нову й оновлюючи стару інфраструктуру міста, розробляючи нові транспортні комунікації, ми впевнені, що приватний сектор перетворюватиметься, в ньому з'являтимуться більше громадських просторів, магазинів, кафе, спортзалів, дитячих садків. Людям стане комфортніше, безпечніше, паркани стануть нижчими і простір навколо стане гармонійніше.

Використання підземного простору (паркінги, укриття, тунелі тощо)

Досвід різних міст і країн світу свідчить про те, як і з якою метою можна використовувати підземний простір міста.

Усі ці системні рішення зводяться до забезпечення багатьох життєво важливих критеріїв міста в цілому й не тільки, підвищують його комфортність і функціональність (наприклад, створення системи транспортних міських зв'язків, тунелів, підземних паркінгів, складів, сховищ), убезпечують високу безпеку, створюючи різноманітні притулки.

Усі ці й інші вжиті заходи приведуть надалі не лише до збільшення привабливості й щільності населення Харкова, а й дозволять надалі говорити про його стійкий розвиток у майбутньому.

3. Громадотворення

Громадотворення — від розмежування до об'єднання (вернакулярні або ментальні райони). Необхідно перейти від формальних адміністративних районів до об'єднання історично сформованих, тих, що враховують особливості ландшафту, мають своєрідну морфологію та однаковий менталітет мешканців. Кожен район повинен набути автономності, залишаючись частиною цілого.

Харків складається з місць (вернакулярних районів), що мають чітку локальну ідентичність та кордони, скажімо, Москалівка, Нагірний, Поділ, Лиса гора та ін. Кордони цих районів не завжди збігаються з адміністративним поділом. Утім, кожен із них має своєрідний патерн забудови (малюнок вулиць, поверховість та внутрішню організацію). Здебільшого вони розвинулися довкола невеликих дач, хуторів, слобід і є органічною складовою міської тканини.

Питання «історичності» вернакулярних районів є досить дискусивним. Частина з них займає набагато більшу, ніж початкові поселення, площу й розвивалася в основному після Другої світової війни. Частина житлових районів міста сформована в міжвоєнний період, як-от історичний район ХТЗ, Загоспром'я та ін.

→ Перелік та опис див. у додатку 3

Станом на сьогодні виявлено 105 районів та підрайонів, які мають міське підпорядкування, і 14 автономних селищ, нерозривно пов'язаних із містом.



Рис. 3.1. Перцептивні/вернакулярні райони міста.

Почуття прихильності до конкретного місця (перцептивного району) має значний потенціал для вибудовування соціальних зв'язків, об'єднання містян у локальні спільноти. Російська агресія згуртувала харківців, підсиливши соціальні зв'язки на всіх рівнях сусідства — району — міста. Наразі саме соціальні зв'язки визначають характер спільних дій, вибудовуючи локальні спільноти тут і зараз.

Пропонується «об'єднавча» модель міста (знизу вгору): будинок — місце (ментальний район) — район — місто. Необхідно перейти від формальних адміністративних районів до об'єднання історично сформованих, тих, які враховують особливості ландшафту й мають своєрідну морфологію і менталітет мешканців. Кожен з об'єднаних у такий спосіб районів має набути автономності, залишаючись частиною міста як цілого. А в разі потреби стати донором ресурсів для сусідів (вода, електрика, газ, тепло тощо). Така мережева організація передбачає високу стійкість до кризових ситуацій. Кожен вернакулярний район має бути цілісним, зберігаючи й розвиваючи свій тип забудови, морфологію та відмінні риси. Міські транспортні магістралі не повинні порушувати його цілісність. Промзони, що поділяють зараз перцептивні райони

(особливо в центральній частині міста), бачаться ресурсом для створення горизонтальних зв'язків і водночас — своєрідними «коридорами» для оптимізації транспортної інфраструктури.

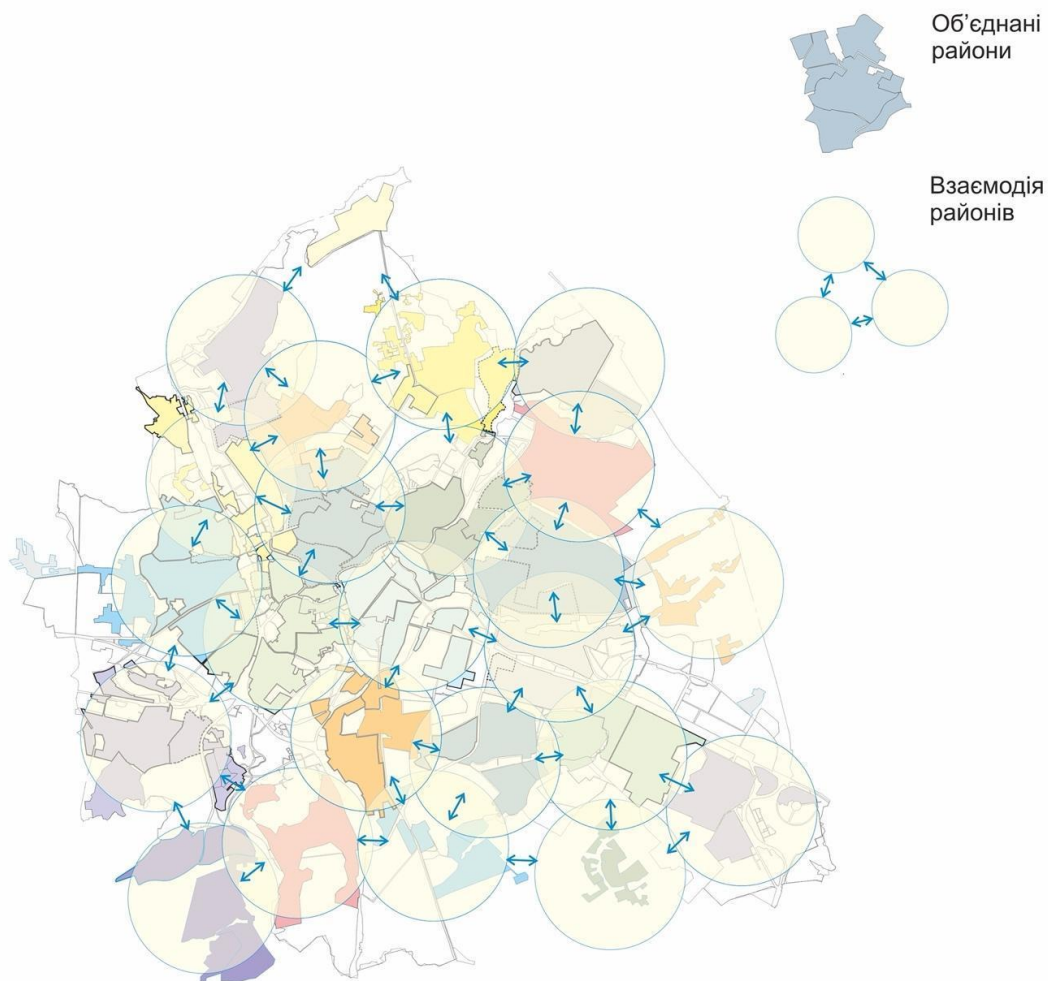


Рис. 3.2. Приклад можливої реорганізації районування з пріоритетом горизонтальних/сусідських зв'язків на підґрунті вернакулярних районів

3.1 Енергонезалежність

Станом на сьогодні інженерні мережі Харкова разом із джерелами тепло- та електропостачання мають максимально централізований та ієрархізований характер. Цей, успадкований від часів адміністративно-командної економіки, комплекс джерел енергії та мереж має велику вразливість за умові війни. Пропонується створити резервні / альтернативні джерела теплової та електроенергії (фактично, диверсифікація джерел) на межі двох або більше вернакулярних районів, що межують

між собою. Мета — автономність джерел та їх розташування відповідно до новостворених районів.

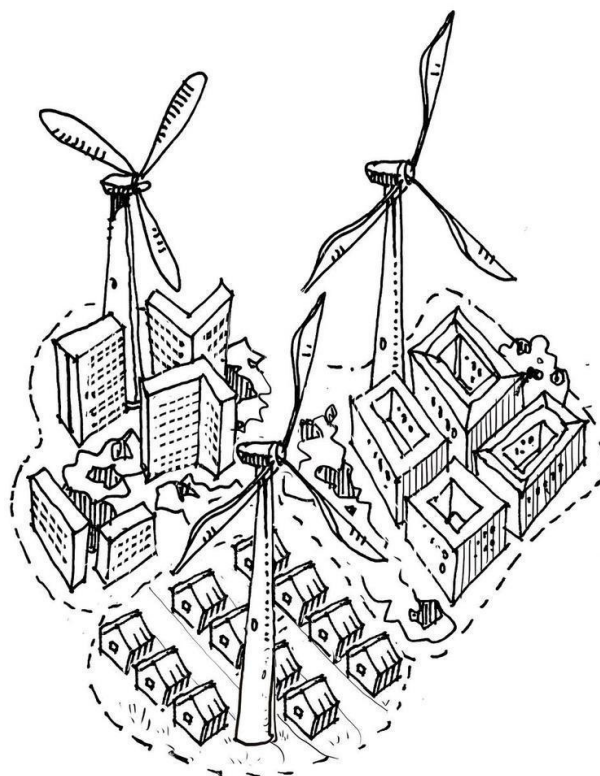


Рис. 3.1.1. Відмінність ментальних районів та енергетична автономія джерел створених на принципах “зеленої” енергетики.

Щодо реорганізації мереж пропонуються принципи автономності й компактності (аби запобігти втратам енергії). Нові джерела енергії мають створюватись на принципах “зеленої” енергетики.

4. Історико-архітектурна спадщина

Зберегти архітектурну своєрідність історичної частини Харкова відповідно до історико-опорного плану. Зберегти й відродити історико-архітектурну спадщину міста, утворивши в її межах додаткові місця тяжіння містян і туристів. Усі планувальні рішення приймати на основі оновленого Історико-архітектурного плану. Нові рішення, сучасні методи реновації в межах історичних ареалів міста повинні стати логічним продовженням масштабу забудови, що склався, й об'ємно-просторового середовища.

Харків — друге за величиною місто України. Воно має офіційний статус історичного міста, що, згідно із законодавством України, висуває особливі вимоги до його історико-архітектурної спадщини.



Рис. 4.1. Харківська фортеця XVII ст.

У Харкові налічується близько 1200 пам'яток архітектури, історії та культури, що охоплюють період від XVII до XX ст., а також пам'яток археології більш давніх періодів.

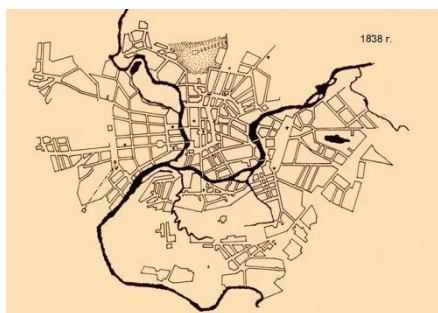


Рис. 4.2. та 4.3. та 4.4. Плани Харкова 1741, 1785, 1838 рік

Історико-архітектурний каркас міста спирається на планування вуличної мережі його центральної частини, що склалася в XVII–XIX століттях, систему історичних архітектурних домінант, якими є насамперед храми та інші висотні споруди минулого.

Основна частина цінної історичної забудови сконцентрована в межах старого міста й має дуже щільну концентрацію.

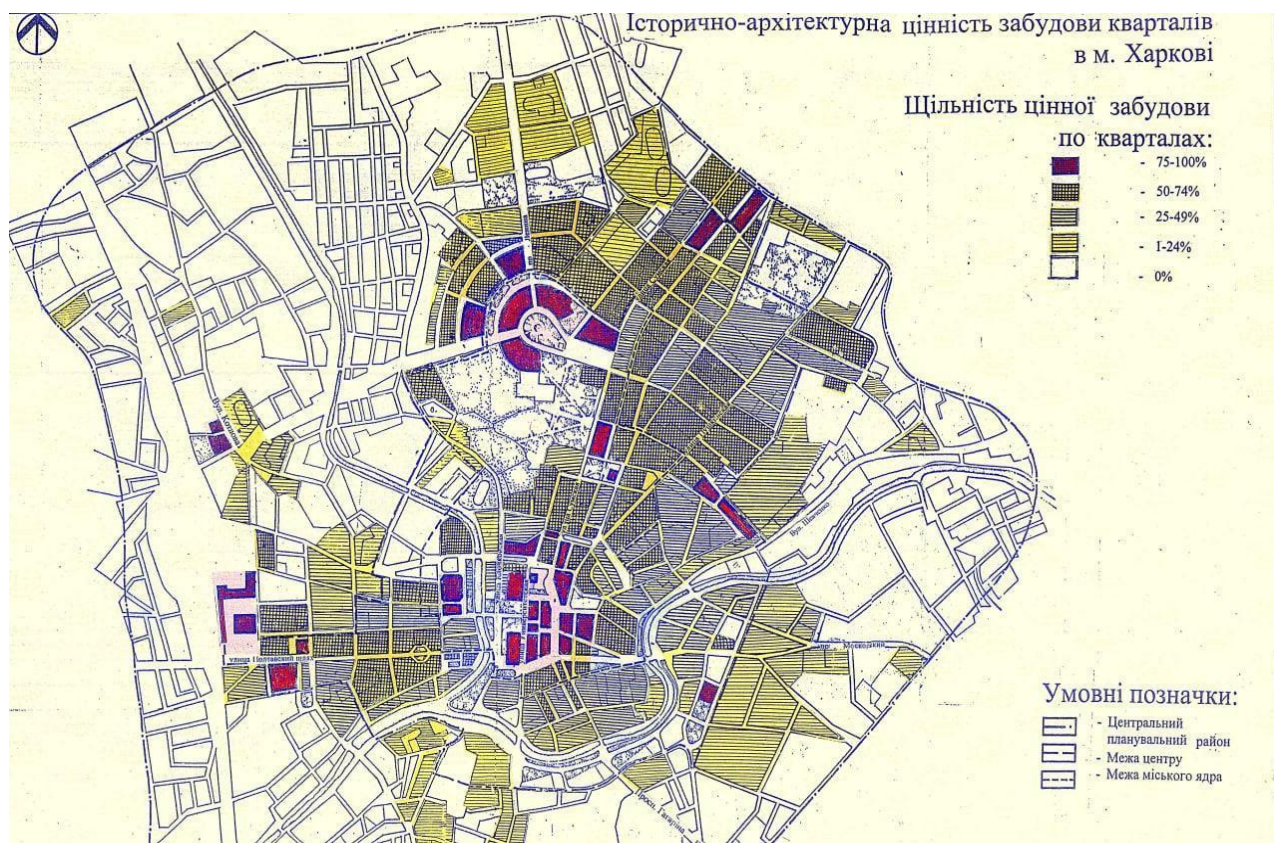


Рис. 4.5. Схема концентрації цінної історико-архітектурної забудови кварталів історичного центру.

Природно-заповідний фонд міста налічує 16 об'єктів загальною площею 1550 га, які перебувають під охороною закону. Через різні причини в місті досі немає повної інформації, що дозволяє на науковому рівні вести облік історико-архітектурної спадщини та її охорону відповідно до існуючих європейських вимог. Це питання особливо актуальне зараз, беручи до уваги збитки й руйнування, завдані військовими діями Російської Федерації в ході війни, яку вона розв'язала проти України.

Не менш важливою є необхідність донести до світової і, зокрема, європейської спільноти інформацію про маловідомий на заході пласт української культури, яка протягом багатьох століть розвивалася в тісному зв'язку з культурою Європи й світу. Про це свідчать історико-архітектурні пам'ятки Харкова. Із цією метою необхідно розробити програму збереження, реставрації та ревіталізації історичної спадщини Харкова й електронний каталог архітектурних пам'яток міста й області.

Харків є столицею модерністської архітектури України 20-40-х років XX століття. Будівлю Будинку державної промисловості внесено до попереднього списку об'єктів усесвітнього значення.

Історико-культурна, у тому числі й архітектурна, спадщина є джерелом формування й розвитку людини, суспільства, етносу та невичерпним сховищем історичної пам'яті. Тому важливо розглядати її як важливий фактор комфортного життя харківців, предмет безумовної охорони історичної частини міста, його архітектурної своєрідності. Адже все це сприятиме самоідентифікації містян.

Архітектурні пам'ятники мають стати додатковими точками тяжіння для мешканців міста й туристів. Тож необхідно вдихнути життя в історичні підземелля міста, іподром, старовинні водонапірні вежі, фабричні корпуси, десятки житлових та громадських будівель, що визначають «обличчя» старого Харкова. Нові рішення, сучасні споруди в межах історичних ареалів міста повинні бути логічним продовженням масштабу забудови й об'ємно-просторового середовища.

→ Перелік та опис див. у додатку 4.

Теза про збереження історичної спадщини містить не лише суто архітектурні й містобудівні питання, а й культурні та транскультурні. Крім безпосередньо пам'ятників, місто розкривається на основі нематеріальної пам'яті, що формує систему культурних маршрутів. До російсько-української війни таких маршрутів у Харкові було близько 20-ти, які охоплювали різні райони міста й репрезентували різну тематику. Важливим аспектом є збереження й розвиток цього культурного каркасу Харкова. До того ж сьогоденні події трансформують культурні маршрути, що вже відбулися, й ведуть до створення нових.

4.1. Артефакти індустріальної спадщини

Зберегти індустріальну історію регіону. Долучити Харків до проєкту «Європейський шлях індустріальної революції». Це передбачає створення музейних та освітніх центрів з індустріальної історії. (Приклад: трирівнева залізнична розв'язка, старовинні водонапірні башти та ін.)

Харків має багату індустріальну історію. Стереотипною характеристикою міста була формула: «Найважливіший студентський, транспортний, науковий та індустріальний центр». Багато підприємств було засновано у другій половині XIX століття, а деякі — у 20-30-ті роки XX століття. Це визначило власну індустріальну історію міста і, що не менш значимо, цілі групи містян. Економічні проблеми й загальні постіндустріальні процеси призвели до кризи, банкрутства, закриття, а іноді й повного

знесення колись легендарних виробництв. Подібні процеси відбувалися у всіх промислових регіонах Європи. Необхідним бачиться створення масштабного проєкту «Шлях промислової революції», аналогічного процесам, що відбувалися в Північному Рейні-Вестфалії та Рурському регіоні безпосередньо. Йдеться про трансформацію індустріального ландшафту в креативний, але зі збереженням історичної спадщини та з обов'язковою функцією не лише музеєфікації, а й освіти. При цьому концептуально вірним є створення єдиного «Музею історії харківської промисловості» та окремих об'єктів-артефактів, локалізованих у постіндустріальному міському ландшафті.

→ Перелік об'єктів збереження індустріальної спадщини див. у додатку 4.1.

5. Житловий фонд

Реконструювати постраждалі райони наявного житлового фонду. Реконструювати та модернізувати будинки (як такі, що відпрацювали свій термін експлуатації). Створити нові райони середньої поверховості з урахуванням сучасних тенденцій житлового будівництва.

Харків забудовується протягом майже чотирьох століть, і природно, що переважним видом забудови є житло. Основними типами міського житла є багатоквартирні будинки (близько 80 %) та садибна одно- та двоповерхова забудова. У планувальному відношенні реалізовано низку містобудівних прийомів: квартальна забудова, вулична забудова (приватний сектор), мікрорайонна забудова, модерністська та ін. У мікрорайонах Салтівки застосовано революційний на той момент прийом — «метод фокусування».

Садибна забудова

У Харкові історично склалися масиви садибної забудови. Це переважно одноповерхові одноквартирні будинки першої половини ХХ століття. Вони побудовані на ділянках в 6.0 соток за так званими «зразковими» проектами й здебільшого перебудовані до невпізнання. Є стійка тенденція щодо заміни цих будинків на нові, побудовані за сучасними проектами, з урахуванням сучасних тенденцій та вимог до житла цього типу.

Багатоквартирні будинки

Основний житловий фонд — це забудова районів міста багатоквартирними різноповерховими (до 9-ти поверхів (є кілька 14-поверхових будівель)) цегляними будинками за індивідуальними та типовими проектами. Частина цих будинків знаходяться в історичних ареалах і належать до фонові історичної забудови, є

пам'ятки архітектури та історії. Значну частку загального міського житлового фонду складають великопанельні 5–9- і 12–16-поверхові будинки серійного виробництва (проектування та будівництво 50–90-х років ХХ століття). Практично вся ця забудова потребує капітального ремонту, термомодернізації, заміни інженерних систем, насамперед зовнішніх мереж, реконструкції благоустрою прилеглої території тощо.

Реконструкція крупнопанельної житлової забудови

Крупнопанельне домобудівництво як основний вид індустріального будівництва у другій половині минулого століття забезпечував житлом населення в умовах планової економіки. У Харкові було запущено кілька домобудівних комбінатів, які, по суті, були цілодобовими конвеєрами з виробництва збірних багатопверхових житлових будинків. Харків має колекцію великопанельних будинків від 5-ти до 16-ти поверхів, а також містобудівних рішень щодо їх застосування. Райони Нових Домів, Павлового Поля, Салтівки, Олексіївки, Рогані забудовувалися протягом майже 50-ти років. Усі вони зі своєю історією, гідною окремої розповіді. Крупнопанельні забудови мають свою естетику, свою харизму і, звичайно, свої міфи, один із яких — термін експлуатації. На сьогодні велика кількість великопанельних житлових будинків отримали пошкодження різного ступеня внаслідок ракетних, артилерійських та авіаударів. Деякі з них непридатні до експлуатації й будуть знесені. Деякі зазнали незначних пошкоджень, і зараз міська влада доручила проектувальникам визначити можливість їх експлуатації, а будівельників — підготувати будинки до опалювального сезону.

У ході російської агресії найбільших руйнувань отримав житловий район «Північна Салтівка 3». Проблема реконструкції цього району — не лише архітектурна та містобудівна, а й культурологічна й урбан соціологічна. Пріоритетом у вирішенні проблеми є питання збереження екосистеми, що склалася (включно з об'єктами ментальної прихильності, локальної історії й самих жителів), меморіалізації пам'яті про війну, трансформації та нових смислів району. Для вирішення цих завдань пропонується винести питання реконструкції окремим проєктом як платформу для міжнародного конкурсу в рамках широкого обговорення.

Станом на зараз роботи з оцінки уражень панельних будинків та проєкти щодо подальшого відновлення виконуються в такий спосіб. Після ретельного технічного обстеження із застосуванням спеціальної апаратури, з урахуванням конструктивних особливостей, приймаються рішення щодо посилення елементів будівлі в необхідному обсязі. Крім цього, в обов'язковому порядку встановлюються огорожувальні

конструкції будівлі, заповнюються віконні отвори, а також відбувається скління лоджій та балконів (локальна практика). Усе це з чітким дотриманням нормативних показників енергозбереження.

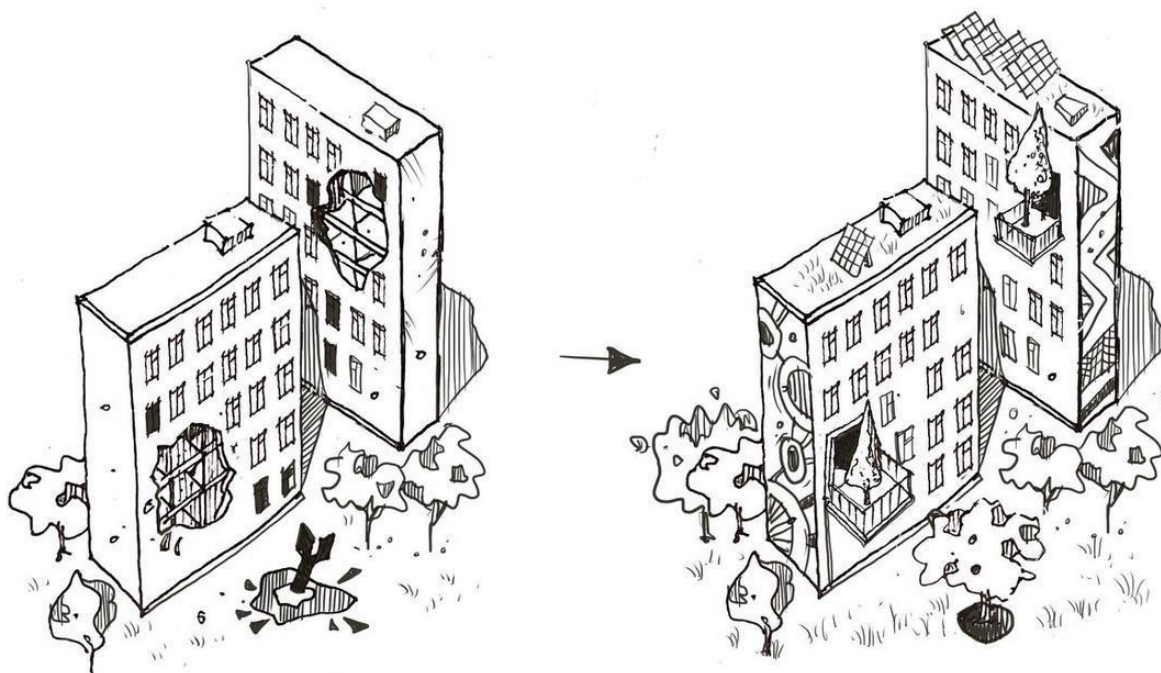


Рис. 5.1. Меморіалізація пам'яті про війну, трансформація та нові змісти району.

Далі замінюється внутрішнє інженерне устаткування. Як правило, геометричні параметри будівлі не змінюються. Це пов'язано з жорсткими нормами щодо інсоляції житлових приміщень, а також із тим фактом (наша особливість), що квартири належать мешканцям, склад яких у цих будинках історично дуже неоднорідний і за узгодженням питання про збільшення площ квартир можна натрапити на непорозуміння з окремими власниками. Необхідно врахувати і той факт, що за нормами пожежної безпеки навколо будинків повинен бути передбачений проїзд для пожежної машини на відстані від п'яти до десяти метрів від фасаду. Це також змінить планування дворів (зменшить площі).

Комерційне житлове будівництво (довоєнний період)

З кінця 90-х років XX століття почалася епоха комерційного житлового будівництва. Набула поширення точкова ущільнювальна забудова багатоповерховими будинками за індивідуальними проектами як у цегляному (до 14-ти поверхів), так і в технології безригельного монолітного будівництва висотою до 32-х поверхів. Ця забудова характеризується різноманітністю містобудівних, архітектурних та

планувальних рішень, що найчастіше ігнорують контекст. В останні роки розпочалося проектування й будівництво багатофункціональних комплексів, що складаються з кількох житлових будівель, споруд, об'єктів інфраструктури та благоустрою, об'єднаних однією архітектурною ідеєю. Є нечисленні приклади будівництва таунхаусів та заблокованих малоповерхових (двоповерхових із мансардою) житлових будинків. Проектування та будівництво ведеться з урахуванням останніх нормативних вимог щодо енергоефективності із застосуванням передових інженерних і будівельних технологій.

Нове житлове будівництво (післявоєнний період)

Крім вирішення невідкладних завдань щодо реконструкції та ремонту існуючого міського житлового фонду, будівництва житла для тимчасово переселених осіб, облаштування притулків, одним з основних завдань Генерального плану є виявлення ресурсу міської території для будівництва нових містобудівних утворень — житлових комплексів нового типу «смарт-сіті», які, своєю чергою, стануть першими елементами Харкова — міста «розумних» технологій.

Це об'ємно-планувальні структури, призначені для проживання на найвищому рівні комфорту. Ця забудова повинна мати інклюзивне середовище, високоякісні сучасні архітектурно-планувальні рішення та благоустрій із пріоритетом пішохода та «зеленого» транспорту. Необхідна розвинена інфраструктура, у тому числі й приміщення для підприємств малого бізнесу — місця застосування праці. Інженерні системи, системи обслуговування, охорони, комунікації, інтернет мають бути об'єднані в систему управління комплексу, забезпечуючи автономність за умов форс-мажорних обставин. Проектування комплексів має вестись з урахуванням принципів «стійкого розвитку» та піклування про навколишнє середовище.

Особливу увагу необхідно приділити засобам захисту цивільного населення у форс-мажорних обставинах, застосувавши досвід міжнародного співтовариства. Це насамперед малоповерхова (п'ять поверхів) забудова та розвинена підземна урбаністика подвійного призначення. І перше і друге покращують не лише безпеку, а й комфортність середовища. Важливий момент: кожен такий комплекс повинен мати своє «обличчя» — архітектурну стилістику, особливу атмосферу, характерні нюанси. На це вплине містобудівна ситуація-локація, розміри й конфігурація ділянки, ландшафт, оточення та інші особливості території.

6. Транспортна схема

Розробити нову транспортну модель міста з можливістю перетворення планувальної структури міста з радіальної на лінійно-радіально-кільцеву з панівним напрямком на схід-захід. Замкнути об'їзну дорогу і створити нове транспортне кільце для розвантаження центру від транзитних автомобілів. Продумати можливість створення транспортних коридорів уздовж русел річок, залізничних колій у межах міста та використання нових видів екологічного громадського транспорту, монорейкових доріг та ін. Розвинути метро як найбезпечніший транспорт, з'єднавши його з мережею нових підземних вулиць. Створити мережі комфортних шляхів для розвитку велосипедного руху.

Основою історично сформованої вулично-дорожньої мережі міста є система радіальних вулиць, що сходяться до центру і виходять на міжміські напрямки (на Київ, Суми, Білгород, Дергачі, Ізюм, Зміїв, Дніпро). У міру наближення до центральної частини міста ширина вулиць зменшується. Зв'язок периферійних районів міста між собою, як правило, можливий лише через центр. У 60-ті роки ХХ століття була побудована єдина хордова магістральна багатосмугова вулиця, що пов'язує в'їзд із боку Дніпра із Салтівським житловим масивом, оминаючи центр. У 60–70-ті роки минулого століття навколо міста було збудовано окружну дорогу (в основному, з однією смугою руху в кожную сторону), що перетинається з міськими вулицями у двох рівнях. Цю дорогу з деякою натяжкою можна вважати дорогою безперервного руху. Між напрямками на Зміїв та Дніпро дорога не замкнута.



Рис. 6.1. Схема основних транспортних магістралей

Велодоріжки як транспортні колії практично відсутні. Є невелика кількість прогулянкових велодоріжок. Місто перетинають магістральні залізничні лінії за напрямками на Київ, Сімферополь, Ізюм, Білгород, Куп'янськ, від яких є численні відгалуження до промислових підприємств. Деякі з них нині припинили роботу. Є тупикове введення залізниці до центру міста, яке використовується для приміського пасажирського сполучення й має відгалуження до промпідприємств.



Рис. 6.2. Схема залізниць

Є всі види громадського транспорту: трамвай (діє з 1906 року), тролейбус, автобус та метрополітен (з 1975 року). Три лінії метрополітену, що перетинаються, забезпечують зв'язок основних спальних, промислових і транспортних вузлів. Із розвитком мережі метрополітену з міста, особливо центральної його частини, трамвай перестав бути основним громадським транспортом. Головною метою оптимізації транспортно-дорожньої мережі є забезпечення транспортних зв'язків периферійних районів міста між собою, крім транзитних потоків транспорту через центр. Це не лише скоротить час руху між периферійними районами, а й дозволить за рахунок зменшення трафіку реорганізувати транспортну структуру центру із створенням пішохідних зон та велодоріжок. Для цього попередніми Генеральними планами Харкова пропонувалися різні варіанти пробивання хордових магістралей через незабудовані або мало забудовані території, а також будівництво транспортних тунелів під центральною частиною міста, що піднімається по рельєфу. Унаслідок різних причин жоден із цих варіантів реалізований не був, а траси, що пропонувалися для пробивання транспортних магістралей, поступово забудовувалися. У цих умовах можливі такі напрями пошуку рішення:

- визначення можливих трас хордових або кільцевих магістралей в обхід центру з мінімальним знесенням за рахунок смуг відчуження внутрішньоміських залізниць, територій промпідприємств, що не діють, не впорядкованих прибережних зон харківських річок;
- враховуючи практично вичерпану пропускну спроможність існуючих радіальних магістралей поза центром, визначення трас вулиць-дублерів;
- пробивання транспортних тунелів під центральною частиною міста з виходом на існуючі радіальні магістралі та вулиці-дублери, що пробиваються;
- визначення першочергових напрямів реконструкції вулично-дорожньої мережі, реалізація яких дасть найбільший ефект у найближчому майбутньому та на яких необхідно зосередити фінансові та технічні ресурси.



Рис. 6.3. Схема річок

7. Безпековий каркас міста

Створити міський безпековий каркас відповідно до нової транспортної моделі міста та особливостей харківського ландшафту, який стане надійним

упорядкованим укриттям для городян у надзвичайних ситуаціях. Передбачити в Нагірному районі мережу багатофункціональних підземних просторів, що поєднують транспортні коридори, з громадськими та виробничими функціями. Маючи розвинену мережу підземних комунікацій, можливо, розмістити в ній заклади дозвілля, розваг, громадського харчування, складські підприємства, навчально-дослідні установи тощо.

Відповідно до політики держави у сфері Громадянської оборони, необхідно виконати низку заходів, основною частиною яких має стати створення мережі споруд (укритій та притулків), призначених для захисту населення в особливий, надзвичайний (військовий) період, керуючись Технічними умовами відповідних служб. Мережа цих споруд має бути органічно інтегрована в міський простір, частково будучи спорудами подвійного або навіть багатофункціонального призначення.

Наприклад, у рамках нової транспортної моделі (схеми руху транспорту та пішоходів), використовуючи особливості міського рельєфу, пропонуємо з'єднати вул. Клочківську та вул. Шевченка тунелем (тунелями), основним призначенням якого буде транзит автомобілів під нагірною частиною центру. Ця магістраль (шість смуг руху), будучи по суті хордою нового вулично-дорожнього «кільця», дозволить значному потоку транспорту потрапляти в необхідні райони міста коротким шляхом, минаючи центральну частину. У процесі організації міського «каркасу безпеки» (цивільної оборони) пропонується створити під Нагірним районом комплекс підземних просторів, об'єднаних в єдину мережу, основним елементом якої буде вищеописаний тунель (тунелі). Саме він забезпечить безперешкодний доступ транспорту до підземної структури в будь-який, зокрема й «особливий», період. Можливе поширення схожої мережі в інші райони міста.



Рис. 7.1. Схема підземних вулиць та споруд, що пропонуються

Необхідно зазначити, що цивілізація накопичила багатовіковий досвід створення підземних споруд від землянок, таємних ходів, шахт, тунелів до монастирів, оборонних споруд і навіть підземних міст. Харків, своєю чергою, теж мав розвинену мережу таємних підземних ходів, що використовувалися в оборонних цілях. Підземна багатофункціональна урбаністика як органічна частина сучасного містобудування стійко розвивається.

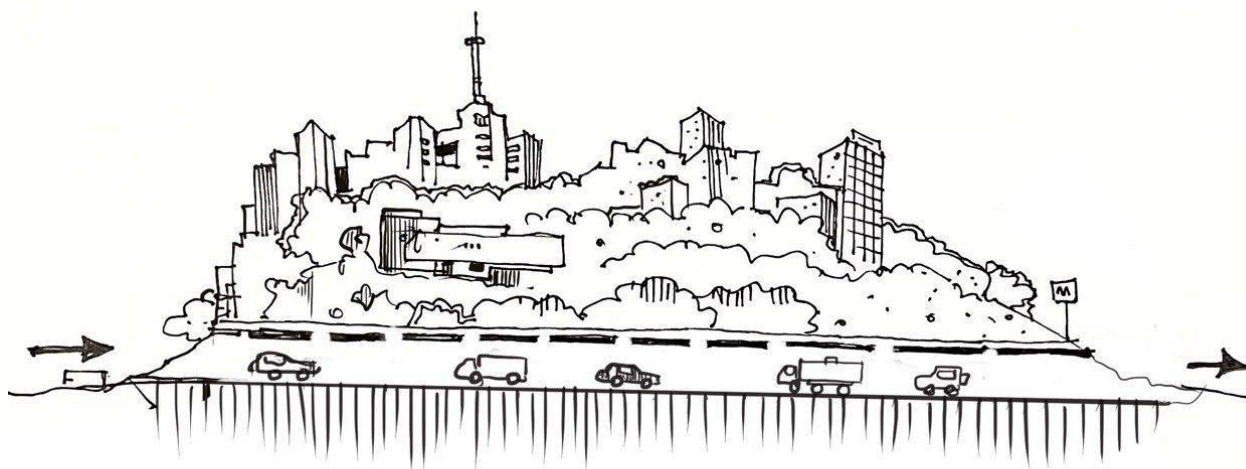


Рис. 7.2. Схема передбачуваних підземних ярусів під гірською частиною міста з основною магістраллю Клочківська/Шевченка

«Підземне місто» під Нагірним районом, маючи розвинену мережу вертикальних комунікацій, а також безпосередній зв'язок із метрополітенем, стане надійним упорядкованим укриттям для містян у надзвичайних ситуаціях. У мирний період це «підземне місто» набуде чудового розвитку міського центру «по вертикалі». Тут можуть розміститися заклади дозвілля, розваг, громадського харчування, навчальні, виробничі, складські та інші підприємства, що мають автономну інженерну інфраструктуру й забезпечують життєдіяльність міста в особливий період. Мережа підземних автомобільних парковок, під'їзд до яких буде по підземній транспортній мережі, дозволить розвантажити центр від частини службових і гостьових автомобілів. До комплексу «підземного міста» органічно має увійти решта історичних старовинних підземних ходів як пам'ятка архітектури та історії. «Підземне місто» має стати невід'ємною частиною міської інфраструктури, яка доповнює й розвиває рівень комфорту харківського міського середовища та його туристичної привабливості.

8. Зелений каркас*

* Цей пункт підготовлено на основі пропозицій групи еко активістів «Інший шлях»."

Об'єднати всі парки, водойми та річки в цілісну, безперервну екосистему. Міська мережа річок (малих річок) та зелених зон є об'єднавчим фактором і виступає полем для створення цілісної мережі пішохідних і велосипедних зв'язків. Водночас вона виконуватиме функцію «зелених коридорів» для збереження біорізноманіття.

Міська мережа річок (малих річок) та зелених зон є об'єднавчим фактором, визначаючи неповторний характер нашого міста. Річки Лопань, Харків та Немишля — величезний потенціал «зеленого» Харкова. Вони недостатньо повноводні, але дуже вдало розташовані по всьому місту. Саме розчищення й благоустрій берегів річок є пріоритетом розвитку та відновлення рекреаційних зон. З іншого боку, ці малі річки виокремлюють внутрішньоміські райони і так само можуть виступати територіями зустрічі та спільних дій локальних спільнот. За умови контролю безпеки ця річкова система бачиться підґрунтям для створення цілісної мережі пішохідних та велосипедних зв'язків. Пропонується об'єднати всі парки, водойми й річки в цілісну, безперервну екосистему. Забезпечення зв'язності/безперервності цієї системи веде до збереження біорізноманіття (коридори дикої природи — wildlife corridor).

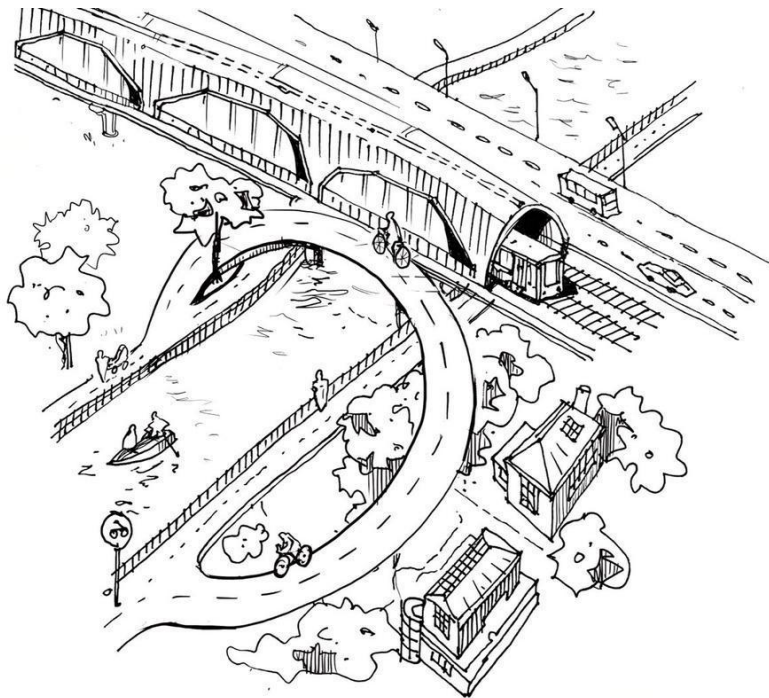


Рис. 8.1. Загальний екологічний каркас

Пропонується об'єднати низку просторів і територій.

- Розділові смуги проспектів Героїв Харкова, Гагаріна та Науки. Необхідно демонтувати суцільні огорожі, замінивши їх дорослими деревами, й доповнити систему тротуарів велодоріжками.

- Не задіяні в просторовому розвитку ділянки підприємств, які припинили свою роботу зі зміною характеру сучасного виробництва (перехід з індустріальної в постіндустріальну еру) та руйнівними наслідками російської агресії. Пропонується скористатися цими ділянками для розвитку ландшафтних парків, на кшталт парку Дуйсбург-Норд (Landschaftspark Duisburg-Nord).

- Парки міських лікарень також є ресурсом розвитку. Вони повинні бути доступні всім мешканцям і можуть стати частиною загального екологічного каркасу, включно із системою вело- та пішохідних доріжок загального користування.

- Садибні ділянки, які займають 70 % території міста, де факто є невід'ємною складовою міських зелених насаджень. Облаштування внутрішньоквартальних доріг, модернізація мереж, облаштування велодоріжок може перетворити ці території на важливу частину екологічного каркасу.

→ Перелік та опис див. у додатку 8

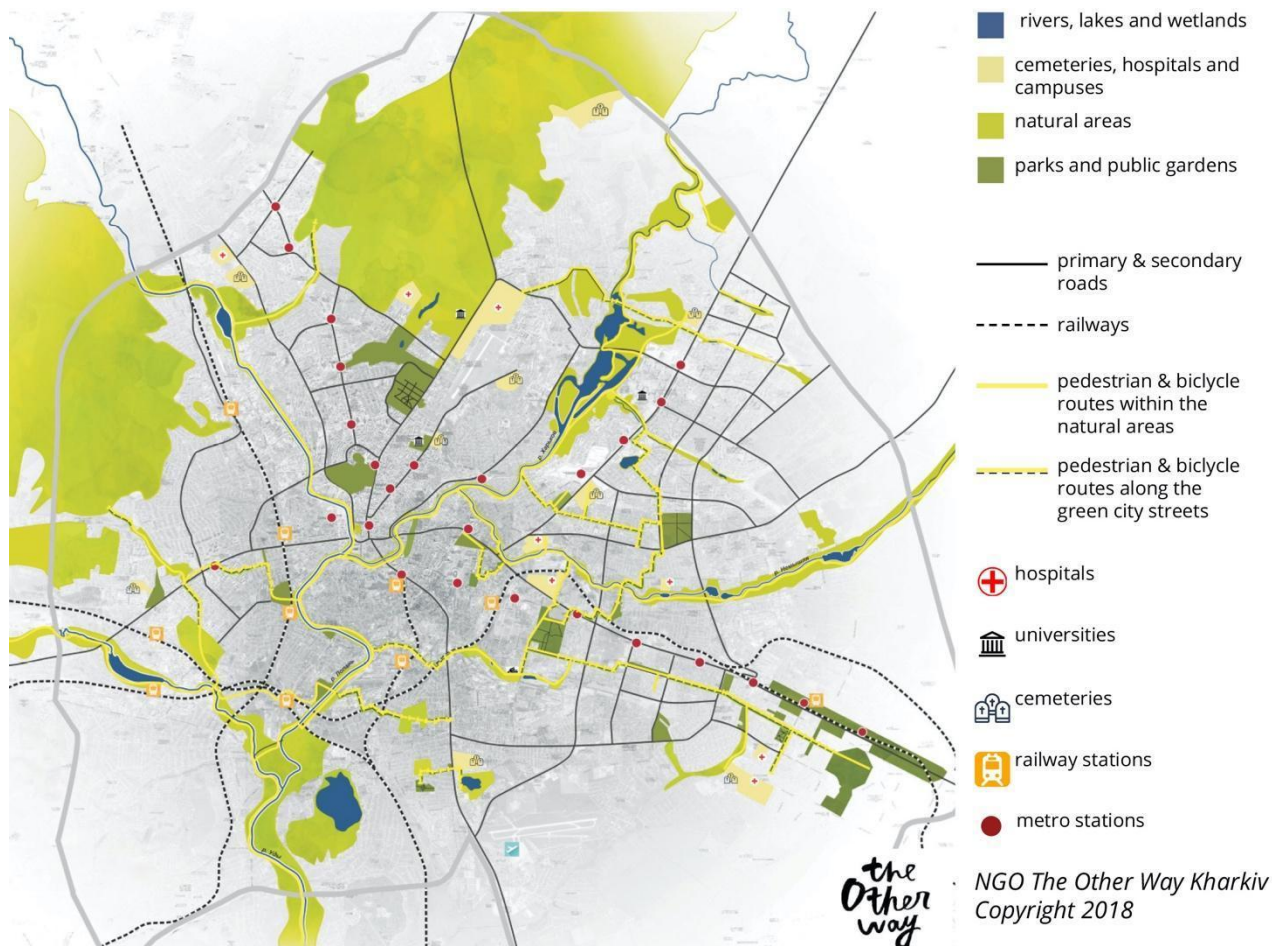


Рис. 8.2. Зелений каркас — наповнення

У рамках загальної концепції було обрано ділянку річки Харків від Журавлівського водосховища до проспекту Героям Харкова як пілотний проєкт. Ця ділянка річки цікава тим, що вона стикається з житловими забудовами, парковими зонами та промисловими територіями, поєднуючи різні функціональні зони зеленим каркасом.

9. Заводи та виробництва

Здійснити інвентаризацію промислових зон із визначенням вектора розвитку підприємств або заміною функціонального призначення ділянок. Підтримка переходу виробництв у нові форми малих науковомістких підприємств із залученням науково-дослідного потенціалу міста. (Наприклад, переобладнання авіазаводу під хаб малої авіації та виробництва дронів; Харківський тракторний завод переоснастити під випуск невеликих фермерських тракторів та іншої супутньої сільгосппродукції та ІТ-сфери.)

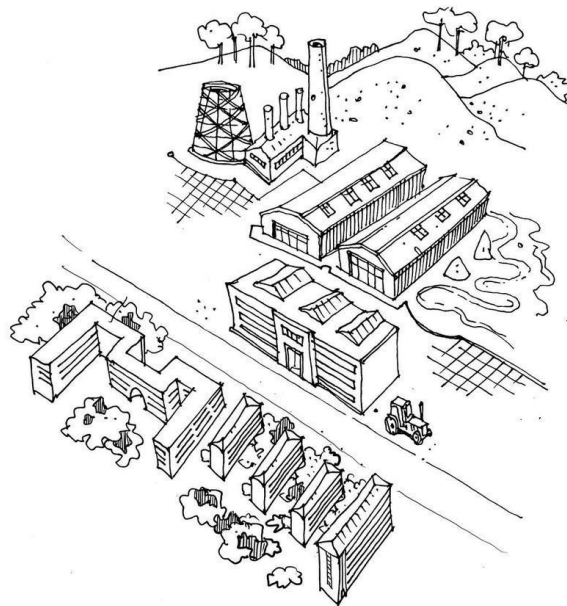


Рис. 9.1. Схема: Заводи, виробництва та житло.

Немає потреби говорити про те, що у світовій практиці вже давно існує колосальний досвід модернізації таких територій. Тож слід наголосити, що найефективнішим досвідом реконструкції цього середовища є функціональні проєктні рішення з відмовою від комплексних практичних підходів. Саме індивідуальний підхід до кожної такої ділянки дозволяє максимально використати потенціал цих територій. У процесі реалізації кожного окремого проєкту проводяться комплексні дослідження з урахуванням архітектурно-містобудівного, культурно-історичного, соціально-економічного та інших контекстів.



Рис. 9.2. Схема територій промислових зон міста

- Необхідно розробити рамковий закон про ревіталізацію старих промислових територій (brownfields), а також створити відповідну національну програму, яка враховує найсучаснішу статистичну базу на основі Big Data, найкращі доступні технології та методи управління, які використовуються в розвинених країнах. Муніципалітети можуть створити профільні департаменти, під керівництвом яких буде розроблено дизайн відповідних міських програм. Слід додати, що профільні закони про ревіталізацію промзон є в Австрії, Польщі та інших країнах ЄС і світу.

- Необхідно створити публічні (державні й місцеві) реєстри занедбаних промзон, які мають містити деталізовані паспорти за кожною з них (будівельні характеристики й стан, історико-культурні дані, характер власності та економічні показники, вплив на міське середовище тощо).

- По кожній ділянці повинна бути створена багатoproфільна експертна група, яка комплексно проаналізує об'єкт та визначить найбільш оптимальні алгоритми майбутньої трансформації промислової зони з урахуванням громадської думки мешканців місцевих громад.

- Мають бути розроблені техніко-економічні обґрунтування по кожній промзоні, укладені зразкові кошториси та інвестиційні плани. Водночас має бути передбачено фінансування проєктів із ревіталізації з диверсифікованих джерел: кошти відповідної цільової держпрограми, місцеві бюджети, кошти приватних інвесторів та меценатів, гранти з програм міжнародної технічної допомоги тощо.

10. Залізничні шляхи та ареали

Перегляд та оптимізація залізничних ліній у межах міста. Узгодити наявні залізничні колії з потребами підприємств, а наявну транспортну мережу — з концепцією громадського транспорту. Скасувати непотрібні сортувальні станції та розв'язки. Долучити «сірі зони», що супроводжують ці шляхи, до просторового розвитку прилеглих районів міста.

Харків має розвинену мережу залізничних шляхів, яка в цілому збігається з ділянками виробництва. Ця мережа включає як магістральні лінії, що з'єднують його з іншими містами, так і значну кількість під'їзних шляхів до промислових підприємств із матеріаломістким виробництвом. Вона була сформована в індустріальну добу, і значна частина її складових (наприклад, трирівнева залізнична розв'язка) є пам'ятками індустріального періоду. Більшість залізничних шляхів розташована в

мальовничих природних місцинах нашого міста і відповідає традиційним маршрутам недільного відпочинку. Охоронні зони навколо колій та інженерних споруд залізниці нині, з одного боку, є невід'ємною складовою «зеленого каркасу» міста, з іншого — зонами неконтрольованої забудови (своєрідних «фавел»).



Рис. 10.1. Залізнична мережа станом на сьогодні (об'єднана з шаром ареалів виробництв)

Зміна характеру міської промисловості (відхід від матеріаломістких виробництв) змушує по-новому поглянути на систему залізничних колій. Надлишкові сортувальні станції пропонується демонтувати, направивши ресурси, що звільнилися, на ремонт регіональних шляхів, уражених війною. Охоронні зони залізниці та інженерних споруд сприймаються ресурсом як для створення додаткових автомобільних зв'язків

(міжрайонних), так і для розвитку «зеленого каркасу» міста. Унікальні залізничні розв'язки в межах міста пропонується використати для туризму як артефакти індустріальної епохи.

→ **Перелік та опис див. у додатку 10**

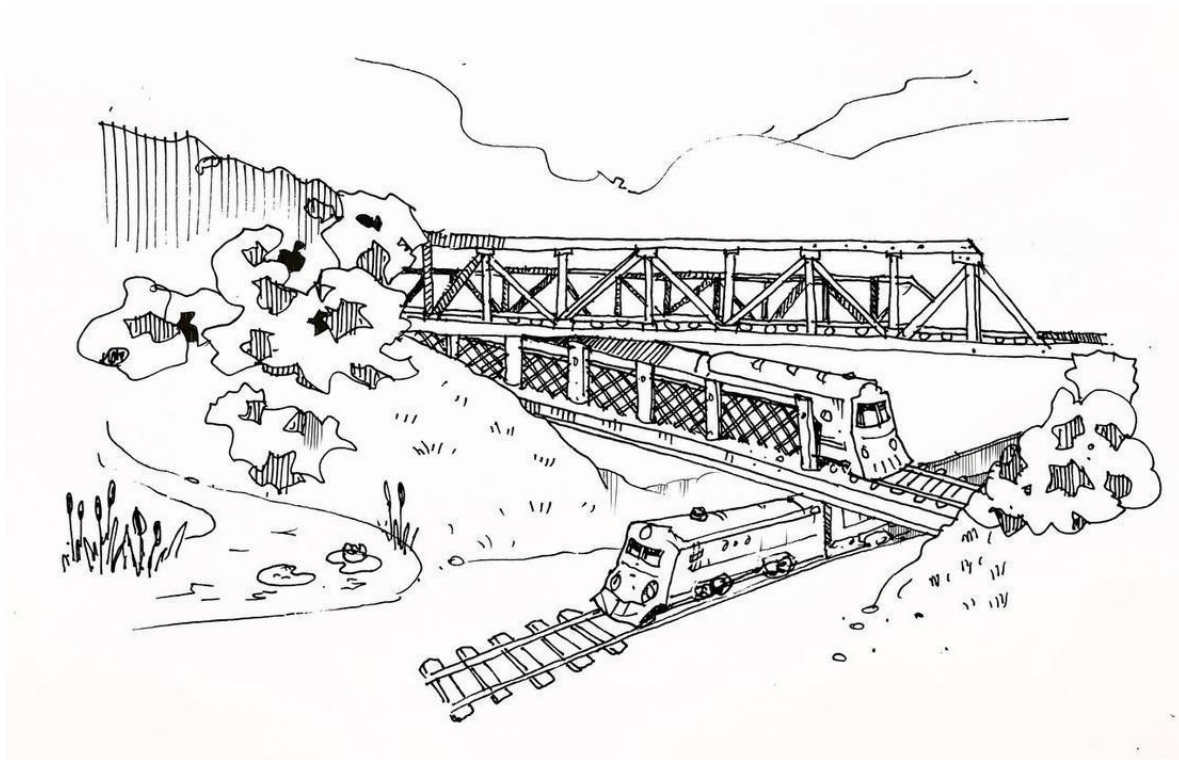


Рис. 10.2. Інженерні споруди та прилеглі ділянки «зеленого каркасу»

Зони «фавел», незаконних будівель у санітарних зонах підприємств та охоронних зонах залізничних колій можуть і мають бути доєднані до просторового розвитку прилеглих районів. Реконструкція просторів, що знаходяться біля залізничних колій, санітарних зон та промислових підприємств у дузі Північний Захід — Захід — Південь (від Сортуння, через Лису гору та Нову Баварію в район Основ'янського залізничного вузла і далі до Аеропорту), має дві моделі розвитку.

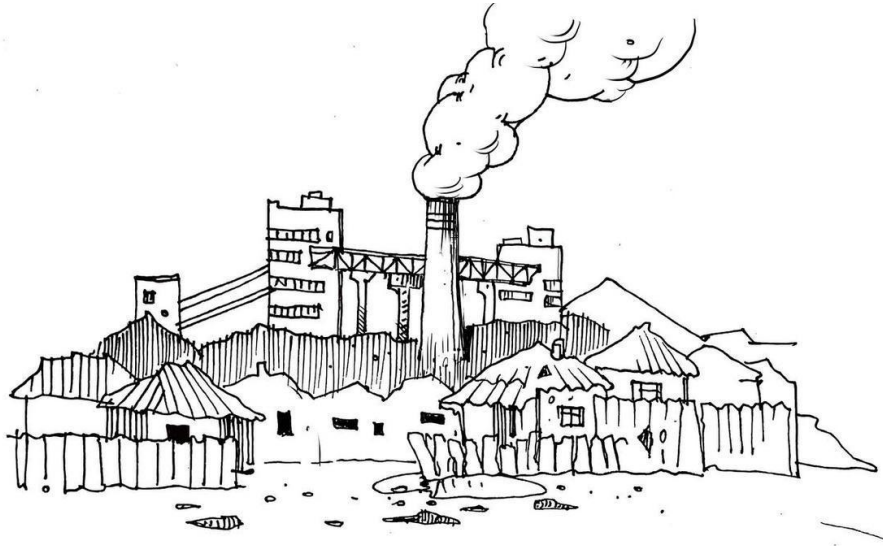


Рис. 10.3. Зони «фавел» навколо залізничних колій та промислових споруд.

- Модель «знизу — догори». На прикладі Берліна періоду Стіни та після її падіння. Депресивний район через його дешевизну (ризиків як фронтиру) захоплюється креативними групами, утворюються сквоти (арт-сквоти), унаслідок джентрифікації такі райони з часом стають мейнстримом міського життя (Кройцберг, Принцлауберг тощо). На сьогодні в Харкові відбувається схожий процес «знизу — догори» в таких локаціях: район «Харківського Сохо» — вул. Конторська, Благовіщенська, Різдвяна, Лопанська набережна, Чоботарська. Район харківського Подолу від парку Стрілка. Район історичного центру в межах вулиць Сумська на відрізу від ХАТОБ до пл. Конституції, вул. Гоголя, пл. Поезії, вулиця та провулок Воробйова, пров. Театральний. Район Університетської Гірки та вулиці Квітки-Основ'яненка. Ці локації природно утворюють пішохідний історичний центр із переважним розміщенням об'єктів креативної індустрії та супутніх функцій. Найактуальнішим аспектом для вирішення цього давнього завдання для цивільних активістів є закриття цієї частини міського центру для автомобільного транспорту й створення пішохідної або напів пішохідної зони.

- Модель «згори-донизу». Мюнхенський район Werkviertel, де в районі Східного вокзалу у старій промзоні було проведено реконструкцію зі створенням офісних, виставкових, креативних просторів та студентського житла. «Фабричне село» фактично стало проєктом штучної активізації креативного району в заводській локації. Важливим аспектом реалізації була залізнична транспортна розв'язка. Можна проаналізувати можливість вирішення такої моделі реконструкції й створення креативних районів у локація залізничних вузлів «Основа», «Левада», «Балашівка».

Тож одним із важливих завдань просторового розвитку має стати створення мережі «артрайонів» — креативної індустрії, як за першою, так і за другою моделлю.

11. Цвинтарі в центрі

Здійснити реконструкцію закритих міських цвинтарів, насамперед цвинтарів та прилеглих ділянок, які обмежують міський розвиток, долучаючи їх до міської тканини у форматі меморіальних парків. Створити за межами Харкова цвинтарі нового типу — «екопоховання».

Кладовище, з погляду архітектури, є частиною нашої матеріальної спадщини завдяки своїм творам, скульптурам, гравюрам і навіть міському плануванню. Цвинтарі дають змогу воскресити частину наших історичних спогадів, нагадати про періоди місцевої історії, про місця, які ми повинні зберігати та передавати їх майбутнім поколінням. У центрі міста знаходиться два міські цвинтарі: №2 та №13. Міський цвинтар №2 — некрополь на території Харкова, що складається з двох частин, розділених Журавлівським узвозом. Перша частина, Південна, старіша. Вона найдавніша серед існуючих цвинтарів Харкова. Перші поховання на території некрополю здійснювала лютеранська громада Харкова. У 1830 році в цій місцевості було споруджено кірху, яка не зберіглася.

Друга частина знаходиться північніше, за спуском Весніна. Її площа близько 10 га, є цех для надгробків. Наразі цвинтар № 2 закритий для поховань, ділянки під могили надаються лише у виняткових випадках.

Міський цвинтар № 13 заснований у 30-х роках ХХ століття. Розташований наприкінці вул. Пушкінської (108). На початку 70-х років на 13-те кладовище було перенесено могили відомих харків'ян, які раніше були поховані на Івано-Усикновенському цвинтарі, на місці якого було створено Молодіжний парк.

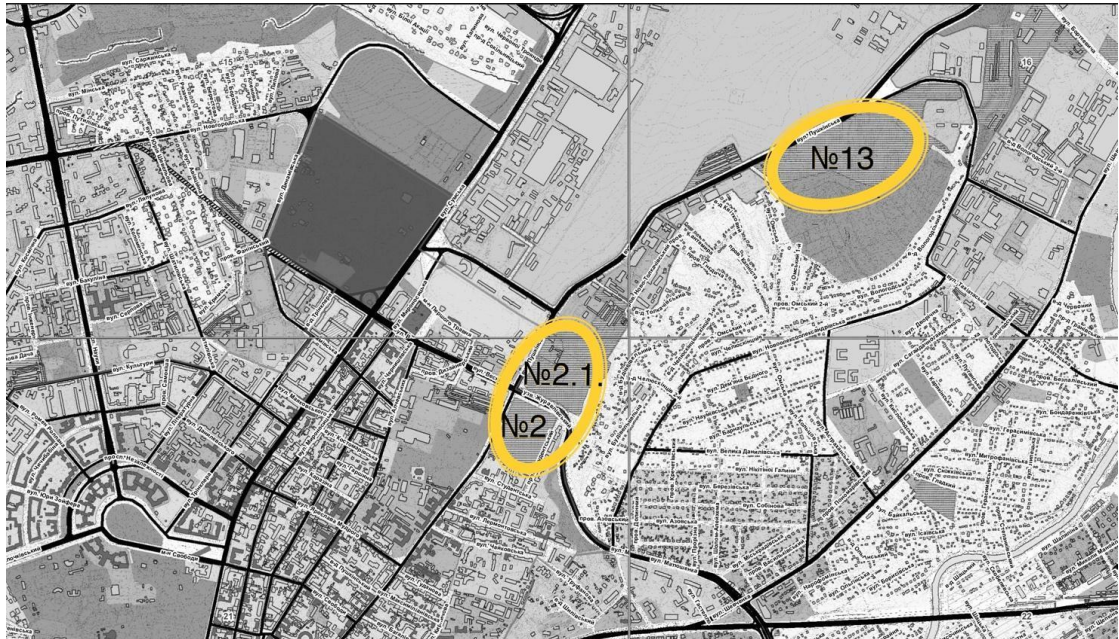


Рис. 11.1. Схема розташування цвинтарів

Цвинтарі розташовані по краю північно-східної кромки гірської частини міста і в такому вигляді заважають розвиватися Харкову як перспективному простору цього району. Адже блокують його великі території та видові майданчики. Крім того, території, розташовані між цими двома кладовищами, в основному, забудовані гаражами та дрібними виробничими спорудами.



Рис. 11.2. Північно-східна кромка гірської частини

Ці території потребують переосмислення стосовно розвитку міського житла й відповідної інфраструктури. Необхідно упорядкувати харківські цвинтарі, провести ревізію поховань, на місці покинутих могил створити доглянуті зелені майданчики. Буферні території навколо цвинтарів сформувати як відкриті паркові зони.

Екопоховання або «Зелені» цвинтарі

Харків завжди був одним із перших, який впроваджує, підтримує й створює нові технології та тенденції. У світі існує безліч альтернативних поховань, що відповідають сучасним тенденціям екологічності до природи.

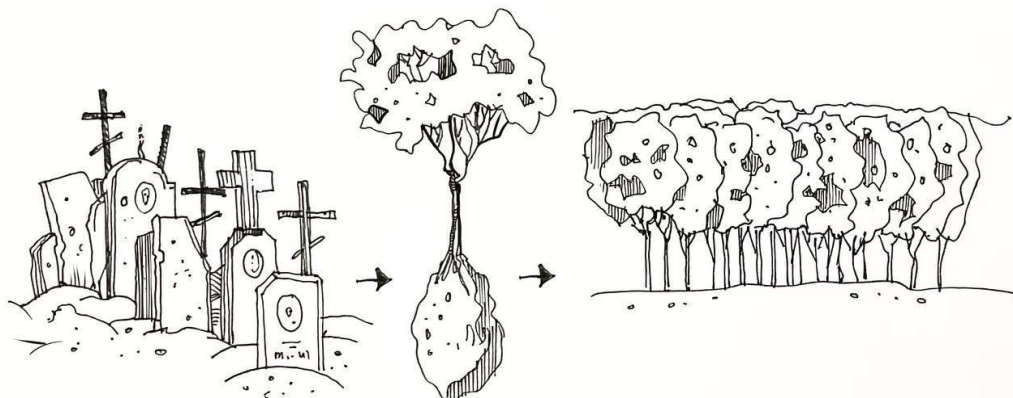


Рис. 11.3.Цвинтарі - «зелені» поховання.

Харків може бути першим містом в Україні, яке офіційно запровадить екопоховання як альтернативний спосіб поховання. Важливо надати харківцям вибір форми поховання, виділивши при цьому відповідні території. Сьогодні «зелені» поховання приймають безліч форм, але їхня загальна суть — у простоті, зниженні впливу на навколишнє середовище, відмові від промислових матеріалів та зайвих маніпуляцій із тілом. Надгробками служать каміння, рослини, дерева. Цей проєкт про безперервність життєвого циклу, про відродження та вічне життя в різних його проявах.

12. Точки перспективного розвитку — об'єднання функцій

Створити новий багатофункціональний, суспільно-діловий та торгово-фінансовий район із «наміста» субцентрів, мета якого — розвантаження середмістя від адміністративних та ділових функцій. Передбачити перенесення до нового центру регіональних адміністративних установ та використання його для розташування загальнодержавних адміністративних організацій.

Наприкінці 2021 року Харків увійшов до ТОП-5 найкращих міст України для розвитку бізнесу. Але й досі в Харкові немає жодного великого або значущого багатофункціонального комплексу. На сьогодні розвиток бізнес-районів проходить за типом точкової забудови в центральній частині міста і призводить до навантаження на транспортну й інші мережі. Ба більше. Будівництво нових офісних багатоповерхівок відбувається, як правило, за рахунок знищення будівель або цілих комплексів, що є

частиною історичного каркасу міста. (Прикладом можуть бути офісна будівля на вул. Мироносицькій, 26, торгово-офісна на вул. Пушкінській, 2а, торгово-офісна на вул. Сумській, 10).

Харків гостро відчуває потребу в бізнес-центрі, а можливо, і в кількох. На нашу думку, у Харкові існує низка потенційно привабливих майданчиків. Наша команда запропонувала шість можливих локацій. На одній із них група спеціалістів Архітектурного бюро Нормана Фостера вже розробляє пілотний проєкт.

→ Список та опис див. у додатку 12.

13. ART-Харків

Створити мережу просторів культури: мистецьких вулиць, творчих кварталів, поетичних скверів, співочих полів, об'єднаних в одну мережу. Ревіталізація харківського Подолу зі створенням прогулянкової набережної, ознакованою новою 3–4-поверховою житловою забудовою, з торгово-пішохідним мостом від вул. Ковальської до Червоношкільної набережної. Зробити стійкою практикою створення в центральних районах пішохідних вулиць з автентичними готелями, ресторанами, мистецькими галереями. (Варіант у середмісті — провулок Воробйова до виходу на набережну.)

Харків — це не просто гарне місто на Сході України. Це знаковий об'єкт на культурній карті нашої країни.

Чи можна називати Харків «культурною столицею»?

Хоча він і не може похвалитися розвиненою туристичною інфраструктурою, у місті не вистачає вільних громадських просторів для дозвілля, яких чимало в європейських країнах. До того ж у Харкова немає жодної пішохідної вулиці. Але Харків насправді має багато з того, що робить міста воістину культурними столицями: велика кількість закладів вищої освіти, у тому числі й профільних, художніх, кілька театрів (лише державних — шість), філармонію, потужний недержавний художній рух, велика кількість бібліотек, музеїв, галерей, музичних шкіл та ін. Та на сьогодні це все існує дуже локально, без глобального взаємозв'язку. Тому в Харкові вже давно назріла актуальність формування такого «плавильного арт-котла» — району чи мережі взаємопов'язаних районів міста — як простору спільних дій та соціальних експериментів, майданчик зустрічі та взаємодії різних міських культур.

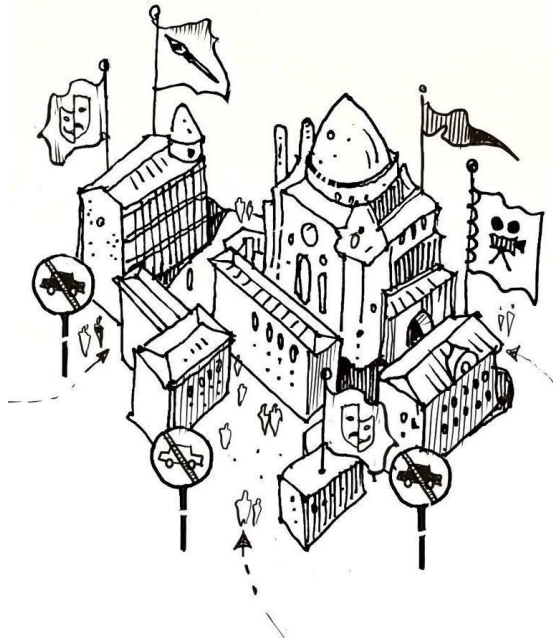


Рис. 13.1. Пішохідний міський простір спільних дій та соціальних експериментів.

І ми бачимо міський центр об'єднавчим простором зі спільним використанням містянами вулиць, курдонерів, дворів та наскрізних пішохідних шляхів, які повертають їм значення публічних просторів. Культура є невід'ємною складовою та ресурсом міського розвитку. Ресурсом, що формує в харківців почуття прихильності до свого міста.

Необхідно зробити стійкою практикою створення в центральних районах пішохідних вулиць з автентичними готелями, ресторанами та арт-галереями.

→ Список та опис див. у додатку 13.

14. Харків — частина цілого

Харків є одним із 25 обласних міст України. Водночас це центр тяжіння, зона впливу, місце концентрації інтелектуальних, промислових та фінансових ресурсів. У процесі формуванні нової Стратегії розвитку Харкова необхідно враховувати сучасні тенденції просторового розвитку територій, такі як децентралізація й інтегрований міський розвиток. Слід спиратися на потенціал Харківської агломерації, а також брати до уваги географічні особливості: прикордонне розташування та наявність міжнародних транспортних коридорів «Північ – Україна – Південь» та «Захід – Україна – Схід», що проходять територією області.

Харківська агломерація — історично сформована просторова система малих міських та сільських поселень, об'єднаних значними інтенсивними зв'язками — виробничими, трудовими, соціально-побутовими, рекреаційними тощо.

«Зона впливу Харкова» (1–1,5-годинна доступність) займає третину Харківської області і об'єднує дев'ять адміністративних районів. Потенціал «зони впливу» суттєво позначається на просторовому розвитку Харкова, особливо в повоєнний період з урахуванням масштабів руйнувань та змін у демографії внаслідок російської агресії.

У процесі розробки стартових положень Нової Стратегії вважаємо за необхідне розглядати «позитивний» варіант розвитку Харкова як центру агломерації, спираючись на історичну спадщину, сьогоднішні реалії та потенціал завтрашнього дня.

15. Принципи прийняття рішень

Під час прийняття й обговорення містобудівних та архітектурно-планувальних рішень ми керуємося набором «принципів стійкого та інклюзивного міського проектування та архітектури» для архітекторів під назвою «Декларація Сан-Марино», яку архітектор Норман Фостер розробив разом з Організацією Об'єднаних Націй.

Усі названі вище пункти є підсумком спільної роботи двох груп архітекторів: групою архітекторів Фонду Нормана Фостера та харківської групи Архітекторів. Ця робота була проведена в рамках спільного розуміння Статусу Харкова та нашого спільного бачення його минулого, сьогодення й майбутнього.