

DOI: 10.32347/2076-815x.2021.76.170-181

УДК 711.123, 711.163

к. арх., доцент **Мерилова І.О.**,

irina.merilova@gmail.com, ORCID: 0000-0003-2019-0780,

Scopus Author ID: 57211436194, Web of Science Researcher ID: Y-92-63-2019,

Речиц О. А., alexr@i.ua , ORCID: 0000-0003-3105-7942,

Придніпровська державна академія будівництва та архітектури

ЕТАПИ ФОРМУВАННЯ ПРОМИСЛОВОГО ВУЗЛА «ФАБРИЧНИЙ» У МІСТІ ДНІПРО: ІСТОРІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ

Актуальність статті зумовлена пошуком практичних підходів щодо реновації промислового вузла «Фабричний» у місті Дніпро. Вузол займає лівову частку цінної території міста та примикає до його центральної частини. Його оновлення та реновація, зміна функції та профілю використання в умовах комплексної рефункціоналізації історичного «металевого поясу» міста Дніпро є доречним та логічним шляхом розвитку міської системи в рамках реноваційної політики міста. У статті розкриваються історичні етапи формування промисловості Катеринослава-Дніпропетровська-Дніпра. Подана ретроспектива розвитку генерального плану міста та його промислових зон. Детально описується історія «Фабричного» промислового вузла.

Ключові слова: промисловий вузол; реновація; індустріальний період; історія міської промисловості; рекреація; рефункціоналізація.

Постановка проблеми. Для більшості крупних промислових міст України величезною проблемою є території промислових зон, які в силу свого історичного формування та за умов науково-технічного прогресу стрімко розвивались, однак через низку економічних, політичних, містобудівних трансформацій перестали функціонувати в повному обсязі або взагалі припинили будь-яку виробничу діяльність.

Місто Дніпро по праву є індустріальним серцем країни. У структурі міста знаходиться велика кількість промислових підприємств 1-ї, 2-ї категорій шкідливості. Однак, за останні десятиліття склалась ситуація, внаслідок якої міська промисловість набула стагнуючого характеру. Великі промислові підприємства перестали функціонувати, а їх значні за площею території займають велику частину загальної території міста. Більш того, ці території розташовані навколо центральної частини міста та простягаються уздовж акваторії річки Дніпро. Таке історичне розташування негативно позначається на планувальній структурі міста: промислові зони немов «розрізають» її,

відокремлюючи тим самим житлові території від рекреації, та, найголовніше, негативно впливають на навколишнє середовище. За останні роки проблема набула особливої актуальності за умов гострої нестачі вільних територій для забудови та рекреації в структурі міста.

Мета. Визначити етапи формування промислового вузла «Фабричний» та надати практичні рекомендації щодо напрямків його подальшого розвитку.

Методи дослідження. Методологічний апарат дослідження базується на теоретичних методах історичного, літературного, картографічного аналізу; емпіричних методах порівняльного аналізу; спеціальних методах наукового пізнання: моделювання та експериментального проектування; на комплексному підході у вирішенні складних містобудівних завдань.

Слід зазначити, що науково-методичною основою дослідження є праці в галузі історії архітектури та містобудування міста Дніпро [4, 6, 7, 12-16], зокрема дослідження урбанізованого середовища міста в проектних пропозиціях, концепція міського розвитку [11, 12], а також матеріали до генерального плану міста Дніпро: історико-архітектурний опорний план (проект), схема зонування території, проект внесення змін до генерального плану [2, 3].



Рис. 1. Історичні ареали центральної частини міста

Аналіз історико-архітектурного опорного плану дав можливість виявити цінність історичної забудови досліджуваної території (рис. 1). Картографічний метод дозволив відтворити етапи формування, ступінь реалізації та шляхи розвитку «Фабричного» промислового вузла в структурі генерального плану: від закладення ідеї до його сучасного стану.

Також в основу дослідження лягли роботи в області реновації промислових територій міста Дніпро [8-11].

Подача основного матеріалу.

Доіндустріальний період 1776-1880 рр. Із затвердженням у 1790 р. генеральних планів І. Старова та В. Гести місто розвивалось планово. Так, проект І. Старова вплинув на весь подальший процес планування та забудови Катеринослава-Дніпра. Основні положення, що були закладені ще в першому генеральному плані, стали основою композиції сучасного міста: розвиток міста вздовж р. Дніпро та так звана «лінійно-вузлова система». Генеральний план І. Старова визначив архітектурно-планувальні обриси історичного центру міста. Частина пропозицій втілювалася тільки наприкінці 19 століття (заселення Соборної гори) [4,14].

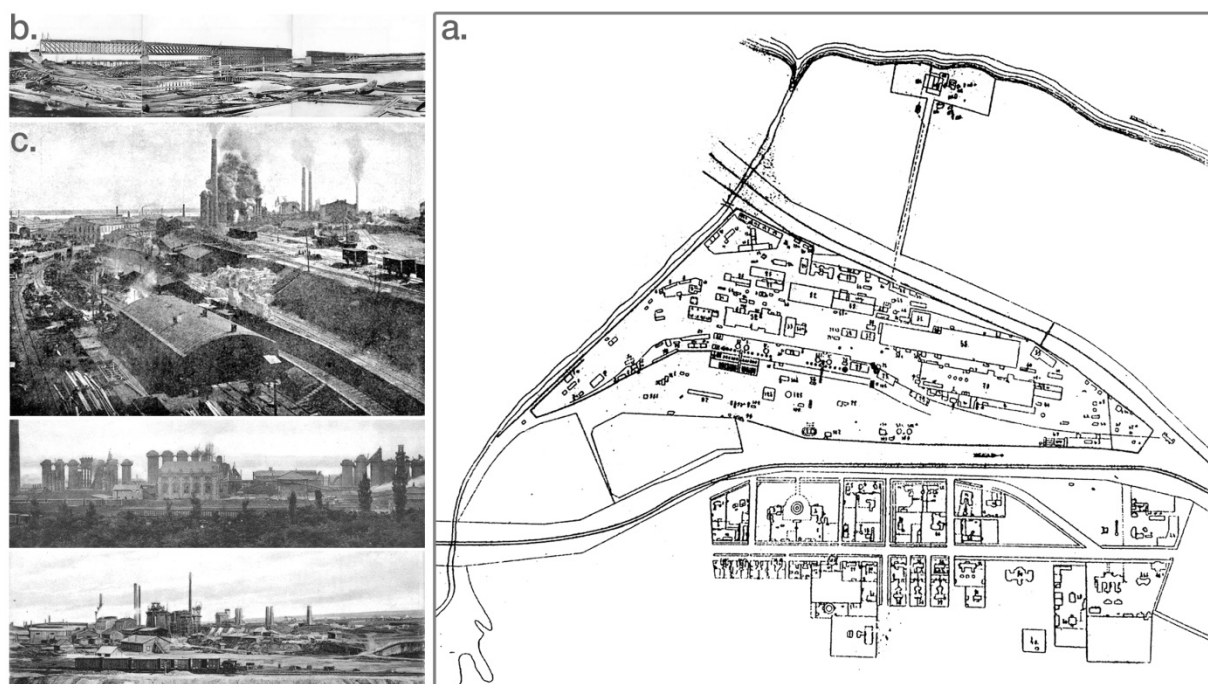
В період 1790-1835 рр. в структурі міста були відведені території під розміщення промислових об'єктів - 8 фабрик, однак у 1793-1794 рр. почала функціонувати лише об'єднана суконно-шовкова мануфактура (рис. 2). Проектувалися ряди кварталів з промисловими і адміністративними будівлями (житлом для майстрових). Район між Катеринославом та фабриками залишався вільним до 1860-х – 70-х років. В генеральний план також була закладена ідея розвитку головної магістралі Катеринослава в напрямку Нових Кайдак, які розташовувались на відстані 5 км від комплексу фабрик, однак ця містобудівна ідея не була реалізована: місто розвинулося до Нових Кайдак тільки на початку 20 ст., а рух головного проспекту в цьому напрямку у 1884 році зупинила залізниця [4, 6, 15].



Рис. 2. Схема проекту розвитку Катеринослава 1830 р.

Індустріальний період 1880-1914 рр. Відкриття в 1884 р. залізниці та мосту через р. Дніпро дозволило розпочати період індустріалізації з будівництва першого металургійного заводу в 1885 р.: Олександрівського

Південно-Російського заводу брянського товариства (рис 3). Протягом наступних 80 років залізниця та велика промисловість були основними силами, які визначали темпи, характер та напрям розвитку Катеринослава-Дніпропетровська. Виділяючи землю під будівництво залізниці, Катеринославська міська дума одночасно прийняла рішення про резервування під розміщення фабрик та заводів територій Озерної площі, вважаючи, що цього має вистачити для можливих в майбутньому підприємств. Нова промислова зона, що почала формуватись уздовж залізничної магістралі, стала для влади несподіванкою [4, 16].



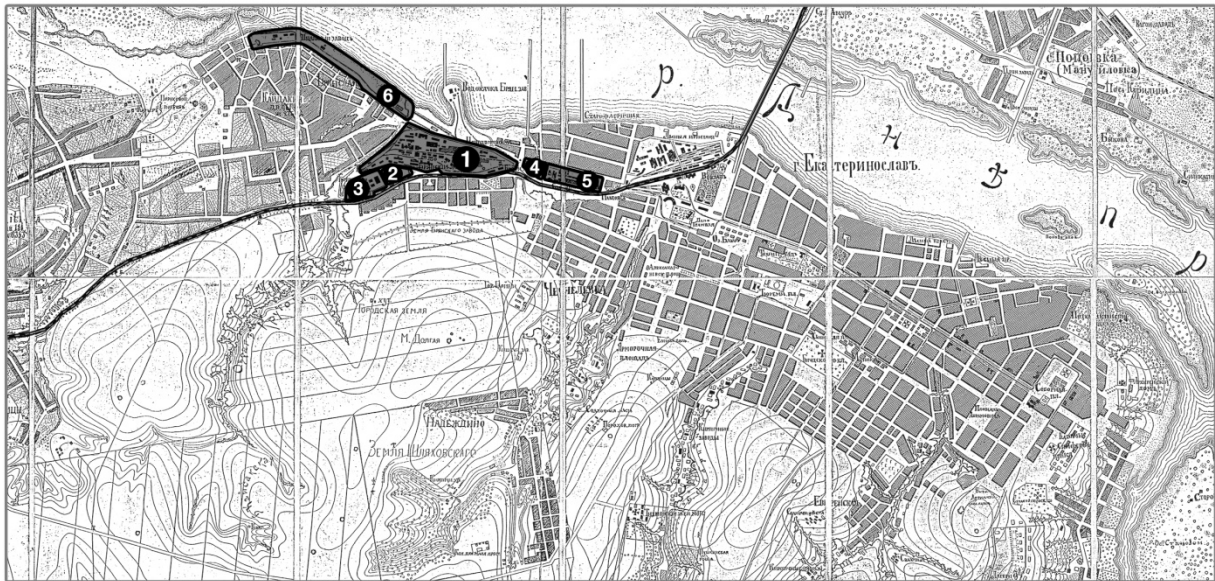
а) Детальний план території Олександрівського Південно-Російського заводу брянського товариства
б) 1884 р. - будівництво залізничного моста в) 1885-1914 рр. - фотофіксація заводу

Рис. 3. Початок індустріалізації. Будівництво мосту та Олександрівського Південно-Російського заводу брянського товариства

З початком індустріалізації населення міста зростало не менш швидко, ніж його промисловий потенціал. У 1885 р. в місті проживало 41 800 чоловік, а в 1915 р. Катеринослав з населенням 225 433 особи став центром агломерації, що складалась з цілої низки селищ.

В цей період, через складний рельєф місцевості з трьома великими балками в поєднанні з потужним штучним планувальним кордоном залізниці та промислової зони на заході, в Катеринославі сформувалися три громадських центри, які разом із зазначеними факторами визначили напрямки розвитку міського каркаса (рис. 4) [4, 15, 16].

У період будівництва залізниці місто просунулося за Аптекарську балку, де стрімко і самовільно виросла слобода Чечеловка (робітниче селище промислового вузла). Була сформована Брянська площа у відповідності з початковим генеральним планом розвитку міста (1885 р.). У 1880-х роках за площею виникає унікальний для Катеринослава житловий район з розвинутою соціальною інфраструктурою - Призаводська колонія Олександрівського Південно-Російського заводу або «Брянська колонія» (рис 1) [4, 6, 7].



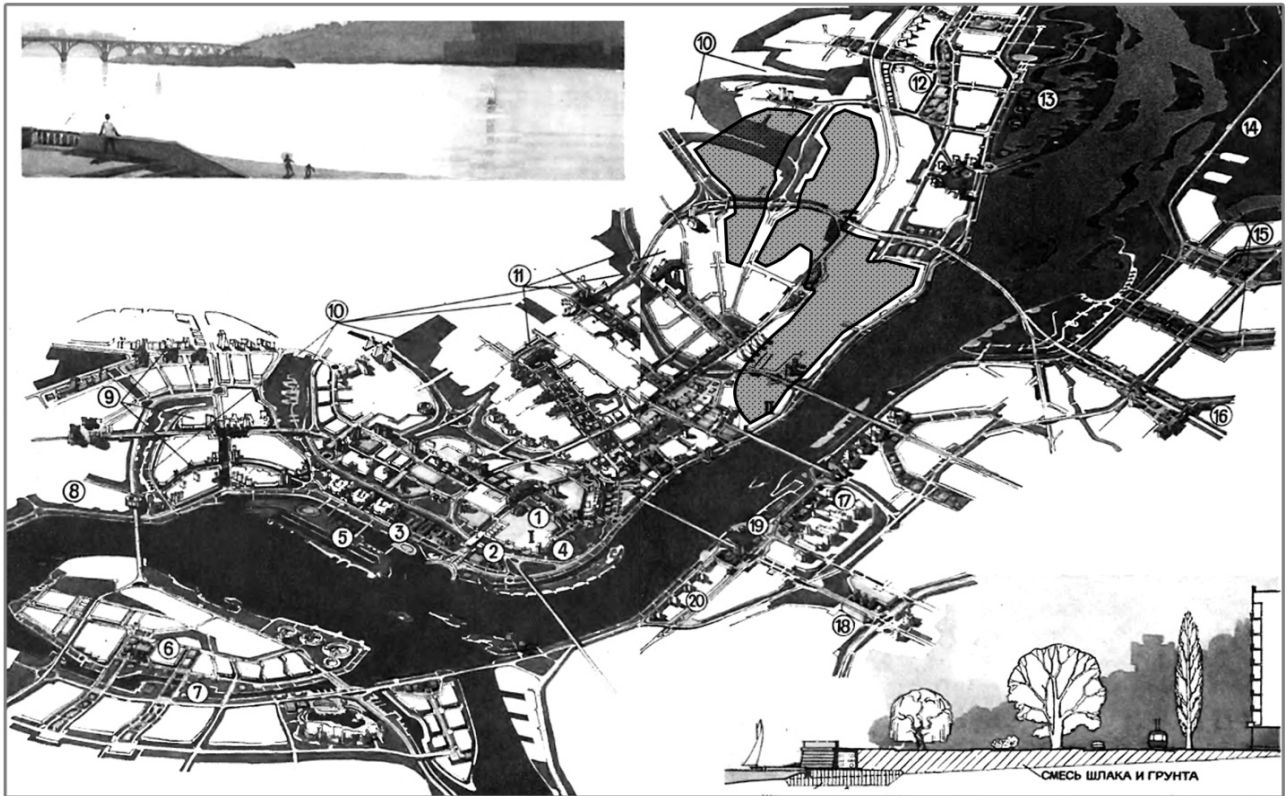
1901 р. 1 - Олександрівського Південно-Російського заводу брянського товариства 2 - Трубопрокатний завод
3 - Цвяховий завод 4 - Бетонний завод 5 - Сталеливарний завод 6 - Шпальний завод — Залізниця

Рис. 4. Схема розташування перших індустріальних об'єктів Катеринослава

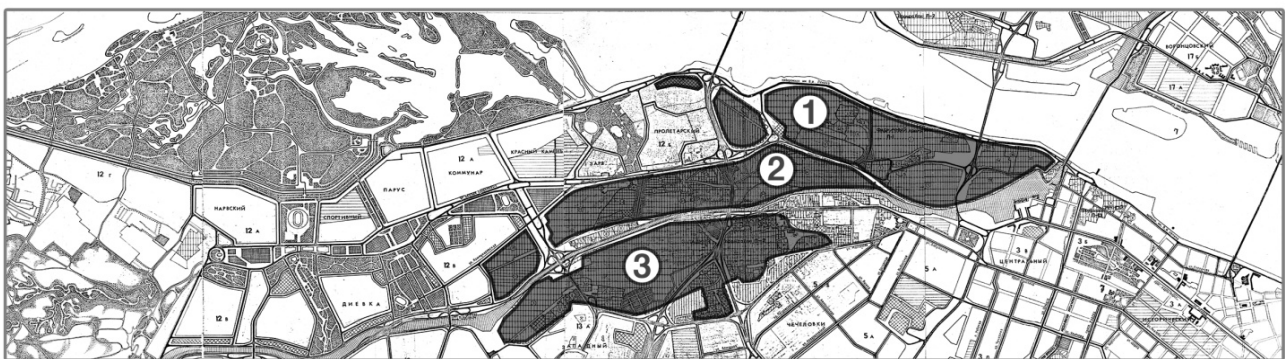
Структура промислового вузла «Фабричний» була сформована під впливом технологічних особливостей металургійних підприємств, де основним видом транспорту була залізниця: зовнішня та внутрішня між підприємствами. Металургійні підприємства, що розташувались на території промвузла, заклали хаотичну планувальну структуру ділянки вузла. Через складну конфігурацію території, промисловий вузол був затиснутий між залізницею та акваторією р. Дніпро. Орієнтація підприємств була направлена в бік залізничної магістралі, а берег Дніпра використовувався в якості відвалів доменного виробництва.

Радянський період 1919-1990 рр. У 1960-х роках при реконструкції каркаса міста була сформована нова міська магістраль: вул. Набережна Заводська, яка стала частиною однієї з головних міських магістралей, протяжністю понад 23 км. Завдяки реконструкції набережної стали з'являтися нові виробничі об'єкти в структурі «Фабричного» промислового вузла, які були орієнтовані на набережну (рис. 5). З того моменту почав формуватися Великий Дніпровський Ансамбль (забудова уздовж правого берега р. Дніпро від ж/м «Перемога» до ж/м «Парус»). [12, 13].

Екстенсивний розвиток промисловості, економічна та політична кризи кінця 80-х – початку 90-х рр., нестача фінансування на модернізацію технологій виробництва, нові екологічні вимоги до підприємств 1-ї та 2-ї категорій шкідливості, згідно з якими такі підприємства не можуть продовжувати функціонування в структурі міста – все це призвело до занепаду та подальшої стагнації промислового вузла «Фабричний».



1970-ті  Територія західної групи промрайонів

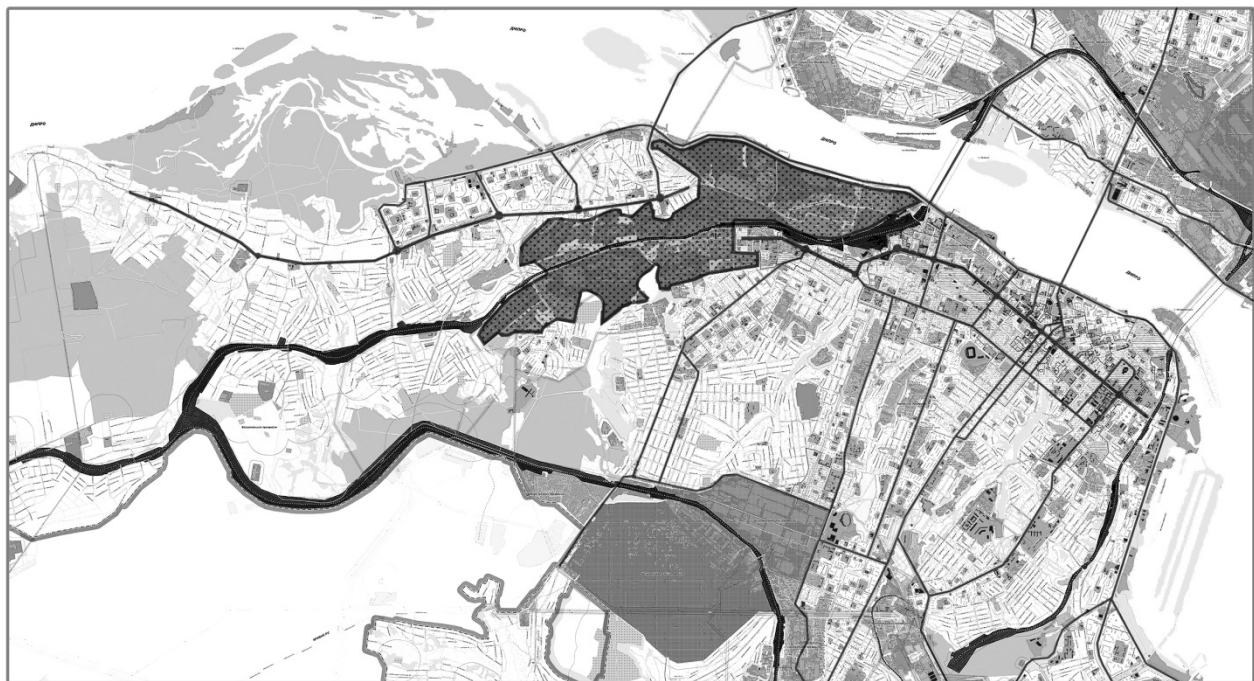


1972 р. 1 - Фабричний промисловий район 2 - Кайдакський промисловий район
3 - Західний промисловий район

Рис. 5. Великий Дніпровський Ансамбль та схема розміщення промислових вузлів західної групи

Період незалежності 1990-сьогодні. Наразі, площі територій міста, які зайняті промисловістю, а також складами, базами та автотранспортними підприємствами в межах промислових формувань, складають 5216 га (більше

13%). Територія західної групи промрайонів («Фабричний», «Західний», «Кайдакський») складає 767 га площі та налічує 143 підприємства, які відносяться до металургійної, машинобудівної, металообробної та хімічної промисловості. До складу цієї групи промрайонів входять 3 підприємства першого класу небезпеки, 2 другого та 5 третього. В межах санітарно-захисних смуг підприємств мешкають понад 13 тисяч людей. Згідно діючого генерального плану передбачено винесення шкідливих підприємств (1-3 категорії) за межі структури міста з метою зниження техногенного навантаження у промисловому районі та поєднання тканини міста, що була розірвана промзоною (рис. 6) [2, 3].



2019 р.  Територія західної групи промрайонів

Рис. 6. Схема розриву лінійно-вузлової структури міста західною групою промрайонів

Таким чином, вивільняється значна територія міста, яка безпосередньо наближена до центральної частини міста та розташована на набережній. Ця територія потенційно може стати об'єктом тяжіння для нових інвестицій в області громадського та житлового будівництва, однак згідно з «ДСТУ 7243:2011 Якість ґрунту. Землі техногенно забруднені. Обстеження та використання», ділянка промислового вузла здебільшого має високо небезпечний ступінь забруднення та потребує залучення комплексу заходів з очистки ґрунтів від важких металів та відповідних хімічних сполук [5].

Заходи з очистки передбачають задіяння механічних, фізико-хімічних або біологічних методів. Ці методи, сьогодні, є найбільш популярні серед вчених та поділяються на: очищення за допомогою мікроорганізмів; препаратів ПАР

(мікробних поверхнево-активних речовин); фітоекстракцію (очищення за допомогою рослин) [1].

Залучення методів фітоекстракції особливо актуальне за умов нестачі у місті об'єктів системи рекреації. Звільнені території могли б частково компенсувати цей дефіцит. Наразі, місту необхідно 1725,77 га організованої рекреації при наявних сьогодні 856,47 га (49,6%) [2].

Висновки. На сьогоднішній день, територія «Фабричного» промислового району знаходиться на стадії переосмислення. У зв'язку з інноваційними явищами промислові об'єкти віднаходять нові принципи розміщення у структурі міста, нові технологічні характеристики та, як наслідок, промисловість втрачає статус містоутворюючого фактору.

Промислова зона «Фабричного» промислового району застаріла морально та технічно, у переважній більшості підприємства цього промислового вузла знаходяться у стадії стагнації або зовсім не функціонують. При цьому територія має близьке розташування до центральної частини міста та високу історико-архітектурну цінність, передає дух індустріального періоду, з яким місто продовжує себе ототожнювати.

Необхідність виносу підприємств 1-3 груп шкідливості, обов'язкові заходи з очищення вивільнених ділянок, збереження об'єктів індустріальної спадщини та нестача міських рекреаційних площ – все це є тим комплексом факторів, який визначає найбільш логічний напрямок рефункціоналізації території промислового вузла «Фабричний» в об'єкт рекреації. Це дасть змогу розпочати реноваційні процеси з відновлення території з метою поліпшення екологічного, структурно-планувального та рекреаційного стану міста Дніпро.

ЛІТЕРАТУРА

1. Антонюк Н.О., Гриценко Н.А. Шляхи очищення довкілля від забруднення важкими металами. Scientific Works of NUFT 2014. № 20 (5), С. 41-49.
2. Внесення змін до генерального плану розвитку міста Дніпропетровськ. Пояснювальна записка. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Державне підприємство «Український державний науково-дослідний інститут проектування міст «ДІПРОМІСТО» імені Ю.М. Білоконя», Київ. 2019, 206 с.
3. Внесення змін до генерального плану розвитку міста. Розділ «Охорона навколишнього природного середовища (звіт про стратегічну екологічну оцінку)» Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Державне підприємство «Український державний науково-дослідний інститут проектування міст «ДІПРОМІСТО» імені Ю.М. Білоконя», Київ. 2019, 64 с.
4. Днепропетровск. Архитекторы / Н.П. Андрущенко, М.Э. Кавун, Н.А. Лопатюк и др; под. общей редакцией Н.Н. Кандель-Перминовой. Киев. А+С. 2006. 296 с.
5. ДСТУ 7243:2011 Якість ґрунту. Землі техногенно забруднені. Обстеження та використання. Технічний комітет стандартизації «Ґрунтознавство» (ТК 142). Київ, 2011.

6. Кузикова Л.Н. К 89 Екатеринослав-Днепропетровск. Архитектура и архитекторы : учебное пособие / Л.Н. Кузикова, С. Н. Антонов. - Запорожье : ПРИВОЗ ПРИНТ, 2009. - 40 с. : ил.
7. Лаговская И.К. Наука и жизнь.Издательство Правда. Москва.1982. Вып. 3. С. 36-37.
8. Мерилова И. Комплексная оценка урбоэкологического состояния горда Днепр. Проблематика и пути решения. Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. зб. КНУБА. Київ, 2020. Вип. 70. С. 384-393.
9. Мерилова И.А., Невгомонный Г.У., Речиц А. А. Парадигма развития депрессивных промышленных территорий в условиях постиндустриальной экономики. Містобудування та територіальне планування: наук.-техн. зб. КНУБА. Київ, 2020. Вип. 74. С. 215-232.
10. Мерилова І.О.Світовий досвід реорганізації індустріальних територій в міські об'єкти рекреації. Сучасні проблеми архітектури та містобудування: наук.-техн. зб. КНУБА. Київ, 2019. №54. С. 289-297
11. Merylova I.O., Sokolova K.V. A human in the urban space of the globalized world. Anthropological Measurements of Philosophical Research, 2020, No.18 – P. 113-120
12. Родионов И. . Набережная имени...:биографический очерк. И. В.Родионов. Запорожье. ПРИВОЗ ПРИНТ, 2012. 160 с. с ил.
13. Родионов И.В. Евгений Яшунский: Корона над Днепром. И. В.Родионов. Запорожье. ПРИВОЗ ПРИНТ, 2018. 176 с. с ил.
14. Ревский С.Б. Зодчие, инженеры, художники, участвовавшие в формировании Екатеринослава (конец XIX - начало XX в.в.). Днепропетровск, 1981. 51 с.
15. Revsky S.B. About Attribution of the First Plans of the City of Yekaterinoslav. Collection of Abstracts of Scientific and Practical Conferences. Dnepropetrovsk: DNU. 1990. P. 55-57.
16. Шатров М. А. Город на трех холмах. Днепропетровск: Промінь, 1960. 448 с.

к. арх., доцент **Мерилова И.А., Речиц А. А.**
Приднепровская государственная академия
строительства и архитектуры

ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОМЫШЛЕННОГО УЗЛА «ФАБРИЧНЫЙ» В ГОРОДЕ ДНЕПР: ИСТОРИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ

Актуальность статьи обусловлена поиском практических подходов к реновации промышленного узла «Фабричный» в городе Днепр. Узел занимает львиную долю ценной территории города и примыкает к его центральной части. Его обновления и реновация, изменение функции и профиля использования в условиях комплексной рефункционализации исторического «металлического пояса» города Днепр является своевременным и логическим путем дальнейшего развития городской системы в рамках реновационной политики города.

В статье раскрываются исторические этапы формирования промышленности Екатеринослава–Днепропетровска-Днепра. Представлена ретроспектива развития генерального плана города и его промышленных зон, в

частности, подробно описывается история возникновения «Фабричного» промышленного узла, условия формирования его функционально планировочной структуры в разрезе исторических этапов.

В статье определена комплексная проблема реорганизации промышленных зон города с учетом необходимости выноса производств 1-3-й групп вредности.

Установлена значительная историко-архитектурная ценность индустриальной среды промышленного узла «Фабричный», как наиболее значимого объекта культурного наследия периода индустриализации, несущего в себе дух города и его сообщества. Обозначена невозможность использования территории под жилую и коммерческую застройку в связи с высоким уровнем загрязнения земельных участков предприятий тяжелыми металлами, необходимость применения комплекса мер по их очистке в тесной взаимосвязи с востребованностью города в территориях под рекреационную функцию.

Статья направлена на поддержание диалога в системе город-среда, затрагивая глобальные проблемы экологизации и рефункционализации с целью повышения качества жизни горожан.

Ключевые слова: промышленный узел; реновация; индустриальный период; история городской промышленности; рекреация; рефункционализация

Ph.D. Associate professor **Merylova Iryna**,
Senior lecturer **Rechyts Olexandr**

Prydniprovsk State Academy of Civil Engineering and Architecture, Dnipro

THE INDUSTRIAL HUB "FABRYCHNYI" IN DNIPRO: HISTORY AND PROSPECTS FOR FURTHER DEVELOPMENT

The relevance of the article is in the search for practical approaches to the renovation of the industrial hub "Fabrychnyi" in the city of Dnipro. This industrial hub occupies valuable enormous territory of the city and is adjacent to its central part. Its renovation and reconstruction, change of function and profile of use in the context of complex refunctionalization of the historical industrial heritage of Dnipro is a timely and logical way for the further development of the city system within the framework of the city's renovation policy.

The article reveals the historical stages of the formation of the industry of Yekaterinoslav-Dnepropetrovsk-Dnipro. A retrospective of the development of the general plan of the city and its industrial zones is presented. In particular, the history of "Fabrychnyi" industrial hub, the conditions for the formation of its functional planning structure in the context of historical stages are described in detail.

The article identifies the complex problem of reorganizing the industrial zones of the city taking into account the need to remove industries of the 1-3rd hazard groups.

The significant historical and architectural value of the industrial environment of the industrial hub has been established as the most significant cultural heritage site of the industrialization period, which carries the spirit of the city and its community. The article also indicates that the territory for residential and commercial development could not be used due to the high level of polluted land plots of enterprises with heavy metals. Therefore, a set of measures should be taken to clean them due to the demand of the city for recreational areas.

This article is aimed at maintaining a dialogue in the city-environment system, touching upon the global problems of greening and refunctionalization in order to improve the quality of life of citizens.

Key words: industrial hub; renovation; industrial period; history of urban industry; recreation; refunctionalization

REFERENCES

1. Antonyuk N.O., Hrytsenko N.A. Shlyakhy ochyshchennya dovkillya vid zabrudnennya vazhkymy metalamy. Scientific Works of NUFT 2014. № 20 (5), P. 41-49. {in Ukrainian}
2. Ukrainian State Research Institute of City Design "DIPROMISTO". Architectural and Planning Workshop №1. Introduction of Changes to the Master Plan of the Place Dnipro. Explanatory Note. By O. Malysheva, O. Golovan', and Yu Paleha. Kyiv: Dipromisto, 2019. 206 p. {Ukrainian}
3. Ukrainian State Research Institute of City Design "DIPROMISTO". Architectural and Planning Workshop №1. Introduction of Changes to the Master Plan. Section "Environmental Protection (Strategic Environmental Assessment Report)" Explanatory Note. By V. Muha, V. Sukhina, and I. Solomakha. Kyiv: Dipromisto, 2019. 64 p. {in Ukrainian}
4. Dnepropetrovsk. Architects. Andrushchenko N.P., Kavun M.E., Lopatyuk N. A. Ed. Kandel-Perminova N. N. Kyiv: A+C, 2006. 296 p. {in Russian}
5. DSTU 7243:2011 Yakist' gruntu. Zemli tekhnohenko zabrudneni. Obstezhennya ta vykorystannya. Tekhnichnyy komitet standartyzatsiyi «Gruntoznavstvo» (TK 142). Kyiv, 2011. {in Ukrainian}
6. Kuzikova L.N. K 89 Ekaterinoslav-Dnepropetrovsk. Arkhitektura i arkhitektory: uchebnoe posobie / L.N. Kuzikova, S.N. Antonov. - Zaporozhe : PRIVOZ PRINT, 2009. - 40 s.: il. {in Russian}
7. Lagovskaya I.K. Nauka i zhizn .Izdatelstvo Pravda. Moskva.1982. № 3. S. 36-37. {in Russian}

8. Merylova I.A. Kompleksnaya otsenka urboekologicheskogo sostoyaniya goroda Dnepr. Problematika i puti resheniya. Mistobuduvannya ta terytorial'ne planuvannya. Kiyev, 2019. 70. P. 384-392. {in Russian}

9. Merylova I.A., Nevgomonny G.U., Rechyts A.A. Paradigma razvitiya depressivnykh promyshlennykh territorij v usloviyakh postindustrialnoj e`konomiki. Mistobuduvannya ta teritorialne planuvannya: nauk.-tekhn. zb. KNUBA. Kiyiv, 2020. Vip. 74. S. 215-232. {in Russian}

10. Merylova I.O. Svitoviy dosvid reorganizatsiyi industrial'nukh territoriy v mis'ki ob'ekty rekreatsiyi. Suchasni problemy arkhitektury ta mistobuduvannya: nauk.-tekhn. zb. KNUBA. Kyiv, 2019. 54. P. 289-29. {in Ukrainian}

11. Merylova I.O., Sokolova K.V. A human in the urban space of the globalized world. Anthropological Measurements of Philosophical Research, 2020, No.18 – P. 113-120 {in English}

12. Rodionov I.V. Naberezhnaya imeni...:biograficheskij ocherk. I.V.c Rodionov. Zaporozhe. PRIVOZ PRINT, 2012. 160 s. s il. {in Russian}

13. Rodionov I.V. Evgenij Yashunskij: Korona nad Dneprom. I. V.Rodionov. Zaporozhe. PRIVOZ PRINT, 2018. 176 s. s il. {in Russian}

14. Revskij S.B. Zodchie, inzhenery, khudozhniki, uchastvovavshie v formirovanii Ekaterinoslava (konecz XIX - nachalo XX v.v.).- Dnepropetrovsk, 1981. - 51 s. {in Russian}

15. Revsky S.B. About Attribution of the First Plans of the City of Yekaterinoslav. Collection of Abstracts of Scientific and Practical Conferences. Dnepropetrovsk: DNU. 1990. P. 55-57. {in Russian}

16. Shatrov M.A. Gorod na trekh kholmakh. - Dnepropetrovsk.: Promin, 1960. 448 s. {in Russian}