

рації у великих комплексах в поєднанні з іншими установами та підприємствами сфери обслуговування і в тісному взаємозв'язку з транспортними пристроями і спорудами світової практиці була відзначена ще в 70-ті рр. двадцятого століття. Яскравими представниками молів були Кантри Клуб Плаза (Канзас сیتی), Northland (Детройт), Southdale Center (Мінеаполіс), Mall Of America (Булмінгтон)

Технологія планування та принципи, що визначають подальший розвиток молів, безперервно змінювались. На архітектуру торгових будівель, їх функціональне і технічне наповнення впливають три основні чинники: зміни в промисловості, науці і техніці, що обумовлюють впровадження різного роду нововведень в архітектуру і будівництво; споживачі, що пред'являють все нові вимоги до якості обслуговування (одним з головних вимог стає концентрація більшої кількості функцій в одному місці); зміни в самій системі торгівлі.

Перенасичення ринку традиційними ТЦ дали змогу появи альтернативним ТЦ (рітейл парки, аутлет-центри, тематичні торговельні центри).

На сьогоднішній день торгові центри є поліфункціональними об'єктами, що визначають важливу роль у розвитку культурного, економічного і соціального аспекту сервісної інфраструктури міста.

Оцінка привабливості міських ТРЦ може бути заснована на обліку наступних основних факторів: престижність району розташування, пішохідний трафік, автомобільний трафік, транспортна доступність, загальна площа, торгова площа, парковка, рівень «якірних» орендарів, рівень інших орендарів, точки загального харчування з якісними і оригінальними концепціями, розважальна складова що сприяє формуванню «лояльності до місця», поступовому перетворенню ТРЦ в місце відпочинку.

РЕДЕВЕЛОПМЕНТ ДЕГРАДОВАНИХ ПРОМИСЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ

О. С. БЕЗЛЮБЧЕНКО, І. В. КОМПАНІЄЦЬ,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)*

E-mail: Olena.Bezliubchenko@kname.edu.ua

Припинення індустріального розвитку та поступова зупинка й руйнація промислових об'єктів привели до того, що багато фабрик і заводів, які зведені в минулі століття, в даний час перебувають у вкрай занедбаному стані. Тому перепрофілювання даних об'єктів, впровадження нових, актуальних функцій, обумовлює економічний,

соціальний, культурний, психологічний і естетичний розвиток районів. Під перепрофілюванням розуміється зміна функції не тільки самих будівель, але й території яку вони займають та створення нових соціально-комунікативних зон.

На жаль, редевелопмент в українських містах не отримує широкого поширення через ряд причин (в основному економічних), а якщо і трапляються такі проекти, то частіше заводи забудовуються житлом або перетворюються в бізнес-центри, а про створення виставково-музейного комплексу мало хто замислюється. Нові музеї або модернізовані під музеї старі підприємства здатні подарувати нове життя покинутим або занедбаним територіям, стати не просто місцем тяжіння жителів і туристів, а й архітектурною та містобудівною домінантою.

Одним з найперших прикладів організації музею на промисловій території по праву можна вважати Музей науки і промисловості MOSI (Museum of Science and Industry) в Манчестері (Великобританія). Цей музей є частиною Національного музею науки і промисловості, який злився з Національним музеєм науки в 2012 р. В музеї є численні дисплеї, що розповідають про залізничних локомотивах і про рухомий склад, про літаки і про космічні апарати. Також одним із прикладів є торгово-розважальний комплекс «Мануфактура» в Польщі (м Лодзь), що розташований на території колишньої фабрики Ізраїля Познанського. Крім кафе, барів, готелів і величезної кількості магазинів, даний комплекс має три музеї (музей міста Лодзь, музей фабрики і музей сучасного мистецтва «MS2»).

Як об'єкт для повного редевелопменту обрано харківський елеватор по вул. Конарева, близько Південної залізниці. Він не використовується з 1993 року, в 2008 році розпочато демонтаж, на даний час роботи заморожені.

У світі є яскраві приклади перетворення старих непрацюючих елеваторів. Такі як, Африканський музей сучасного мистецтва Зейтза, в якому створено виставкові зали, 18 освітніх зон, реставраційні майстерні, центри перформансу, кіно, передбачені сад скульптур на даху, книжкові магазини, кафе, ресторани; або проект SioSilo який було здійснено за ініціативою норвезької громадської організації SiO, під житло для студентів ряду навчальних закладів; елеватор «Сило Дагон» 1955 р., розташований на території порту в ізраїльському місті Хайфа використали під Музей хліба, його експозиція знайомить з історією виробництва та обробки зерна з давніх часів і до сучасності та інші.

В межах магістерської роботи пропонується проект нового місця громадської активності. Адже сьогодні Харків – це науковий центр Слобожанщини який потребує офісних центрів, вистав-

кових майданчиків, місць для науково-дослідної діяльності. Обрана територія має гарні транспортні розв'язки, близьку відстань до центру, знаходиться поруч з залізничним вокзалом.

Елеватор має 4 корпуси в яких планується провести реновацію з якісним розвитку складу приміщень та їхніх площ відносно існуючих. А саме – створити виставкові, конференційні, мультимедійні, розважально-видовищні заклади, мережу магазинів. Запропонований комплекс повинен доповнити інфраструктуру центру міста, а також стати важливим соціальним об'єктом у цьому районі Харкова. Основною ідеєю естетичного вирішення комплексу є створення новітнього футуристичного образу.

У містах Східної Європи останні роки зріс інтерес інвесторів до деградованих промислових територій, особливо, довкола історичних центрів міст, тому ця територія повинна стати важливим елементом розвитку загальноміського центру. На жаль, сьогодні у Харкові переважає стихійна перебудова, демонтаж та розбудова колишніх промислових будівель та споруд, їх територій та просторів. Проте для створення якісного міського середовища необхідні стратегічні та комплексні, науково обгрунтовані ідеї щодо реновації комплексу промислових територій.

СИСТЕМЫ РАЗМЕЩЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ СТОЯНОК В БОЛЬШИХ ГОРОДАХ

И. Э. ЛИННИК, В. Н. ДУДНИК,

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А. Н. Бекетова (г. Харьков, Украина)*

E-mail: linnik.xnugx@gmail.com

Организация хранения легковых автомобилей в городах относится к числу весьма сложных и актуальных проблем современного градостроительства. Своевременное и планомерное решение комплекса вопросов, связанных с хранением легковых автомобилей, дает возможность избежать отрицательных последствий автомобилизации, позволяет повысить уровень транспортного и коммунального обслуживания населения.

Градостроительная политика в отношении движения и хранения легковых автомобилей в центре города во многом определяет характер размещения автомобильных стоянок не только в самом центре, но и во всем городе.

Можно выделить несколько основных систем размещения автомобильных стоянок в больших городах: