

імені О.М. Бекетова. Для цього може бути об'явлено конкурс на кращий проект серед викладачів і студентів вишу.

ПАРКЛЕТ В СУЧАСНОМУ МІСТІ

Чала А.О.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

У 2012 році Архітектурна школа Університету Південної Каліфорнії опублікувала дипломну роботу «Експеримент на міцність: парклети і відкриті простори як каталізатор в суспільстві й уряді». А вже в 2013 році відділ планування м. Сан-Франциско опублікував посібник зі створення парклетів, яке містить всеосяжний огляд завдань і цілей, процесів, процедур і основних принципів створення парклетів в місті.

Так що ж являють собою ці парклети? Відповідно до визначення парклет - це невелике багатофункціональне місце для відпочинку, яке є продовженням пішохідної зони. Воно створюється в одному рівні з тротуаром за рахунок використання автомобільних парковок. Зазвичай його впорядковують, встановлюють лавки, озеленюють, монтують парковки для велосипедів (рис.1). Найчастіше їх розташовують в місцях, де не вистачає міських парків або де існуюча ширина тротуару є недостатньою. Парклети можуть бути постійними спорудами, але вони повинні легко демонтуватися.



Рисунок 1 – Приклад облаштування парклету

Перший парклет був встановлений в Сан-Франциско в 2010 р, після чого вони час від часу стали виникати в усьому світі.



Рисунок 2 – Парклет в м.Сан-Франциско, США

В Україні парклеті починають з'являтися з 2015 року. Зокрема, перший парклет був створений зусиллями івано-франківських активістів на місці паркувальних місць, поруч з рестораном Urban Space 100. Як можна бачити з рис. 3, на площі, де встановлено парклет, не було жодної лави і жодної велопарковки.



Рисунок 3 – Створення парклету в м. Івано-Франківську, Україна

Саме тому, сьогодні організація парклетів найчастіш стає створенням міні-саду в міському просторі. Разом з тим, привернення суспільної уваги до цього питання спрямовується на те, щоб показати скільки місця в громадському просторі займає один автомобіль.

У 2016 році, у Всесвітній День без авто, тимчасовий парклет на один день також встановили й у Харкові. Його було розташовано на місці автомобільної парковки за адресою: вул. Пушкінська 52/50 (рис.4).

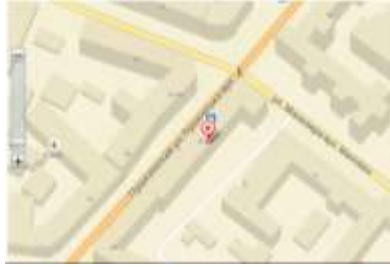


Рисунок 4 – Схема розташування тимчасового парклету в м. Харкові

"Приходь пішки, приїжджай велосипедом чи громадським транспортом і отримай своє право на міський простір в Харкові", - запрошували активісти. За їхніми твердженнями "якщо впорядкувати паркування та прибрати автомобілі з тротуарів і перших смуг доріг, з'явиться місце і для велосипедистів, і для громадського транспорту, і для пішоходів". Але чи так це? Чи стануть паркувальні місця додатковим громадським простором? Чи приведуть парклети до популяризації велоінфраструктури й громадського транспорту? Очевидно, що ці твердження є голосливими і носять популістський характер. Про це свідчить досвід улаштування харківського парклету (рис. 5).



Рисунок 5 – Загальний вигляд парклета в м. Харкові

Сучасне місто відрізняється підвищеною автомобілізацією і з кожним роком кількість машин лише збільшується. За інформацією AUTO-Consulting на початок 2016 года середня кількість автомобілів на 1 000 жителів в Україні вперше перевищила позначку в 200 одиниць (202 авто). А лідером за цим показником став Київ, у якому на 1 000 жителів припадає вже 353 автомобіля, повільно, але впевнено наближаючись до найгірших показників європейських країн, де аналогічний показник починається з 400 автомобілів.

Отже, з подальшим підвищенням автомобілізації попит на паркувальні місця буде лише збільшуватися, а припарковані в недозволено-

му місці машини (на тротуарах, на пішохідних переходах) ми будемо бачити й надалі. Потреба в численних автомобільних стоянках лише зростатиме. Таким чином, незважаючи на зовнішню привабливість "парклетної" ідеї, улаштування парклетів в центральній частині великих міст, а особливо на парковках магістральних вулиць недоцільне.

Втім, питання розміщення парклетів в тихих центрах малих міст, а також на вулицях і дорогах місцевого значення певний інтерес викликати можуть.

ПРОЕКТ «ЗОЛОТЕ КІЛЬЦЕ СЛОБОЖАНЩИНИ»

Адаменко А.В.

Науковий керівник – Жидкова Т.В., канд. техн. наук, доцент

На кафедрі Міського будівництва Харківського національного університету міського господарства студенти в процесі навчання обирають тематику науково-дослідної частини своєї магістерської роботи. На базі зібраних даних проводять аналіз, виявляють проблеми, пропонують шляхи вирішення цих проблем.

У даній доповіді розкривається тема «Проект «Золоте кільце Слобожанщини»», як шлях вирішення проблеми туризму заміських маєтків Харківської області.

Торкаючись цієї теми, слід додати, що в Україні існує велика кількість палаців і садиб, які збереглися до наших днів. Велич минулих століть. Золото, мармур, цінні породи дерева – саме ними колись прикрашали свої житла благородні династії. Велич палаців в Україні вражає. Кожен господар намагався вразити розкішшю й оригінальністю свого палацу.

Кілька заміських садиб, які могли б стати об'єктами тяжіння туристів, але на цей час в занепаді є і в Харківській області.

Найбільш відомим з них і відкритим для відвідувачів є Палац цукрового магната Кеніга у селищі міського типу Шарівка. Садоба в Гієвці, першим власником якої був князь Святополк-Мірський. В селі Малижине є садоба Павлової. Вона є пам'яткою типової житлової архітектури, яку затвердили в 1809 році. Сама ж садоба побудована в 1823 році. Наразі тут психоневрологічний інтернат. У 1884 році поміщик та цукрозаводчик Іван Харитоненко вирішив звести в селі Володимирівка літню резиденцію. Назву Наталівка маєток отримав в честь доньки Павла Харитоненка – Наталії. В селі Городне є така пам'ятка «Співаючі тераси» - садові тераси, укріплені цегляними стінами. Оригінальна форма споруди дала дивовижний акустичний ефект: будь-які звуки посилюються тут в кілька разів. Розповідають, що сім'я Харитоненко