

можуть бути надмірно великими або занадто компактними. Коли досягається гармонійна рівновага між людським масштабом і масштабом площі, це призводить до приємного відчуття «огороженості», яке зазвичай називають «людським масштабом».

3. Функціональне призначення площі змінюється протягом дня, тижня та року. Щоб адаптуватися до цих природних змін, важливо перебачити гнучкість простору. Замість фіксованої сцени варто розглянути можливість використання висувної або тимчасової. Крім того, наявність на місці зберігання рухомих предметів, таких як стільці, столи, парасольки, дозволяє їх використовувати за необхідності.

4. Ефективні площі вимагають універсального підходу, який охоплює як дизайн, так і управління. Відомі площі, як Брайант-парк, площі Рокфеллер-центру та Марсове містечко Детройта, змінюються сезонно. Сюди входять такі види діяльності, як катання на ковзанах, обіди просто неба, ринки, садівничі виставки та мистецькі інсталяції для різного використання в різні сезони.

Таким чином, площа є актуальною формою громадського простору. Ідея відкритого для всіх членів спільноти простору є важливою складовою формування почуття єдності та приналежності. Цю ідею слід розвивати, адаптуючи дизайн до місцевих соціально-культурних аспектів. Міська площа є центром тяжіння міста, що розташовується на перетині основних дорожніх артерій та містить безліч культурних, соціальних та політичних конотацій.

ПЕРСПЕКТИВИ НОВОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ КОЛИСЬ ЗАНЕДБАНИХ БУДІВЕЛЬ ОДЕСИ

Ханжи М.В., здобувач. **Токарь В.О.**, приват-доцент,

Топал С.С., к.т.н., доцент

(Одеська державна академія будівництва та архітектури)

З проблемою появи будівель, які перестають функціонувати й бути корисними для людей, стикається кожне місто. До їх покидання призводять різні чинники — будь-то припинення фінансування певних виробничих галузей, не забезпечення споруді належних ремонтних робіт або прихід неактуальності даної архітектури в цей час. Як справи з занедбаними будівлями йдуть в Одесі? Питанню майбутніх реконструкцій та новому використанню залишеним без догляду будівлям цього міста й присвячена ця робота.

Нині непрацюючий кінотеатр «Одеса» (рис.1), який знаходиться на вулиці Спирідонівській 1/3, був збудований у 1909 році за проектом архітектора Тимофія Янчіса. Спочатку будівля була призначена для Економічного товариства офіцерів ОдВО. Перед початком Першої світової війни споруда використовувалась вже для інших військових потреб. Всередині відкрився кінотеатр для військовослужбовців, що мав назву “Арс”. Під час війни будівля зазнала великих ушкоджень, виправити які вдалося одразу після її закінчення. Тоді ж вирішили зробити кінотеатр для загального користування, який став першим у СРСР, що мав п’ять залів. “Одеса” став одним з самих відвідуваних кінотеатрів міста у 70-80-ті роки минулого століття. Проте через фінансові проблеми будівля перестала функціонувати на початку 21тисячоліття.

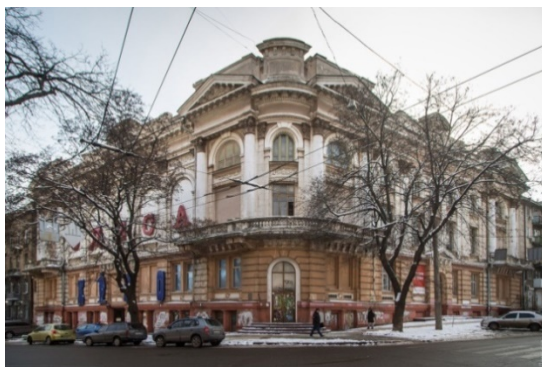


Рис 1. Кінотеатр «Одеса»

З 2007 року компанія «Технобуд» взялася за збереження цілісності усіх нежитлових приміщень. Через два роки підприємством було запропоновано зробити з минулого кінотеатра готель на 139 номерів, проте проекту не дала добро міська рада. Отож будівлю було вирішено виставити на продаж за 10 мільйонів доларів. Спроби оренди у 2015 році земельної ділянки площею 0,15 га під спорудою, продажу будівлі за 6 мільйонів доларів та за 2,2 мільйони вже у 2021 році нічим не закінчилися. В липні 2022 року господарський суд Києва оштрафував власника будівлі (нині це "Технобуд Новий") на 170 тисяч гривень за недотримання належної уваги та реставрації пам'ятнику архітектури.

Німецький підприємець Вільгельм Іоганнович Санценбахер, який володів багатьма заводами в Одесі, на старості років вирішив розширити свій вплив і у 1891 році збудував на проспекті Гагаріна пивний завод (рис. 2). Його пиво стало одним із найбільш бажаних у

місті. Тоді будівля складалася з кількох одноповерхових та двох невеликих триповерхових корпусів. Після смерті Санценбахера його донька вийшла заміж за іншого впливового власника пивного заводу, тим самим передавши йому в управління й батьків бізнес.

На початку ХХ століття за проектом архітектора Бруно Бауера було споруджено прибудови до корпусів пивзаводу. В результаті цих будівельних робіт завод збільшився майже у чотири рази. Споруда має загальні риси цегельного стилю, але присутні й елементи німецького ренесансу та готики. В одному з корпусів була солодовня, всередині якої були влаштовані центрифуги на 170 пудів ячменя. Завод був обладнаний двома двигунами у 205 к.с., він неодноразово займав друге місце по об'ємам виробництва серед пивоварних заводів.



Рис 2. Заводу Санценбахера до пожежі

З 1930-х років підприємство отримало нову назву — 2-а броварня, де тепер окрім пива почали виробляти й дріжджі. У нульових пиво виготовляли під маркою “Пивна академія”, проте вже у 2006-му році компанія збанкрутувала, а на наступний рік на фабриці виникла страшна пожежа, яка призвела до майже повного знищення усього комплексу (рис 3). С того часу підприємством не було спроб реанімувати завод.



Рис 3. Завод Санценбахера після пожежі

Зараз на місці минулої фабрики йде будівництво 24-ох поверхової житлової будівлі (рис 4). Роботи почалися у 2017 році. Будівельна компанія запевняє, що територія висотки буде охоронятися, доповнювати її буде спортивний та дитячий майданчик, паркінг та інші сучасні зручності. На 2021 рік ціна за 1 квадратний метр найдешевших квартир обіцяла складати приблизно 1200 доларів. Враховуючи розміри майбутньої будівлі, вони можуть призвести до порушення загального вигляду Французького бульвару, який й так вже багато постраждав від постійних забудов. До того ж поява багатьох нових мешканців призведе до перенавантаження транспортних доріг того ж бульвару, проспекту Шевченка та Гагаріна.



Рис 4. Проект багатоповерхівки на місці минулого заводу

Нині паровозний цех (рис. 5), що знаходиться на вулиці Косовській та розташований уздовж залізничної дороги, лише викликає великий дисонанс у проїжджих біля нього пасажирів потягів. Будівля водночас вражає своїми архітектурними особливостями та нагадує фільми жахів через її нинішній вигляд. Майстерні, якими заправляв барон К.К. фон Унгерн-Штернберг, були споруджені у 1883 році за проектом архітектора А.Д.Тодорова. Цех зроблений у цегляному стилі та європейському ренесансі. В радянські часи всередині цеху знаходився кранобудівний завод Січневого повстання. Саме тут були сконструйовані перший паровий шеститонний кран «Январець-1» та легендарний танк «На переляк». У 2000-х роках фабрика перестала працювати і стоїть порожньою до цих пір. Площа, яку займає споруда, сягає приблизно 3.9 тис. кв. м. Круглі вікна другого ярусу ризаліту надають архітектурі особливого шарму. У 2013 році дах цеху був зруйнований через пожежу, а в 2015 було зрізано металеві ферми.



Рис 5. Паровозний цех після занепаду

2020 року ресторатор Олександр Купер вийшов з пропозицією викупу будівлі до заводу «Краян» (якому зараз належить цех) за 195 тис. доларів. За планом бізнесмена замість колишньої споруди мають збудувати торговельно-розважальний центр. Власник історичного об'єкта погодився на продаж, проте з того часу роботи так і не було почато. Нової інформації щодо дій, пов'язаних з паровозним цехом, не надходило.

Узагальнюючи усі випадки занедбання вагової історичної архітектури Одеси, можна прийти до висновку, що впливовими людьми, які хотіли реанімувати будівлі, керувало лише бажання власного прибутку. Якщо до будівель ставитися з повагою, то можна було б зберегти їх цілісність, тим самим підкреслити особливості архітектури того часу. Цікавими варіантами були б й ініціативи повернення минулої слави об'єктам завдяки воскресінню певних галузей виробництва, якими вони прославилися в свій час, а також перетворення цих будівель у музеї, що б приносило й відчутні гроші, а також зберегло б шанобливе ставлення до перлин архітектури старої Одеси.

КОМПОЗИЦІЙНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗУПИНКОВИХ КОМПЛЕКСІВ

*Тюрікова О.М., к. пед. н., доцент, Зеленська В.С., здобувач
(Одеська державна академія будівництва та архітектури)*

Актуальність роботи полягає в дослідженні напрямків композиційних пошуків у створенні образів малих архітектурних форм. Зупинка громадського транспорту належить до категорії малих