

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ



УРБАНІСТИЧНИЙ ФОРУМ 2020  
19-21 листопада  
November 19-21 URBAN FORUM

# ПРОСТОРОВЕ ПЛАНУВАННЯ:

МІСТОПЛАНУВАННЯ, АРХІТЕКТУРА,  
ПОЛІТИЧНІ ТА СОЦІОКУЛЬТУРНІ ЗАСАДИ

Збірник наукових праць

Частина 2



Київ-2020



**Міністерство освіти і науки України**  
**Київський національний університет будівництва і архітектури**  
**Міністерство розвитку громад та територій України**  
**Представництво Польської академії наук в Києві**  
**Комітет з питань організації державної влади, місцевого**  
**самоврядування, регіонального розвитку та містобудування Верховної**  
**Ради України**  
**Фонд Ебергарда Шьока (ФРН)**  
**Фонд підтримки будівельної галузі (ФРН)**  
**Представництво Фонду Ганса Зайделя в Україні (ФРН)**  
**Краківський політехнічний університет ім. Тадеуша Костюшко**  
**(Польща)**  
**Караденізський технічний університет (Туреччина)**  
**Ташкентський інститут інженерів іригації та механізації сільського**  
**господарства (Узбекистан)**



**УРБАНІСТИЧНИЙ ФОРУМ 2020**  
19-21 листопада  
November 19-21  
**URBAN FORUM 2020**

# **ПРОСТОРОВЕ ПЛАНУВАННЯ: МІСТОПЛАНУВАННЯ, АРХІТЕКТУРА, ПОЛІТИЧНІ ТА СОЦІОКУЛЬТУРНІ ЗАСАДИ**

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ**

**ВИПУСК I**

**Частина 2**

**КИЇВ 2020**

УДК 711+719+72+323.174+316.4+908+930.85

П 82

*Рекомендовано до друку Вченою радою Київського національного університету будівництва і архітектури, протокол №35 від 30 листопада 2020 р.*

#### **Редакційна колегія**

**Куліков П.М.** – д.е.н., проф., ректор КНУБА (голова)  
**Негода В.А.** – заступник міністра розвитку громад та територій України  
**Клочко А.А.** – Голова Комітету з питань організації державної влади, місцевого самоврядування, регіонального розвитку та містобудування ВРУ  
**Бялас М.** – в.о. директора Представництва ПАН в Києві  
**Мьоллер П.** – член правління, Директор, Фонд Ебергарда Шьока (Німеччина)  
**Вайзе Т.** – віце-президент Фонду підтримки будівельної галузі  
**Деревінський В.Ф.** – д.і.н., проф., КНУБА  
**Дьомін М.М.** – д.арх., проф., КНУБА  
**Івашко Ю.В.** – д.арх., проф., КНУБА  
**Ілскі З.** – д.п.н., проф., Вроцлавська політехніка (Польща)  
**Кобиларчик Ю.** – д.арх, проф., Краківська політехніка (Польща)  
**Козловські Т.** – д.арх, проф., Краківська політехніка (Польща)  
**Йелда Айдин Тюрк** – PhD, доц., Караденізський технічний ун-т (Туреччина)  
**Кресіна І.О.** – д.п.н., проф., Ін-т держави і права ім.В.М.Корецького НАН України  
**Крупа М.** – д.арх., проф., Краківська політехніка (Польща)  
**Кузнієрз-Крупа Д.** – д.арх., проф., Краківська політехніка (Польща)  
**Малиновський В.Я.** – д.п.н., проф., Луцький національний технічний університет  
**Малкевич А.** – д.п.н., проф. (Польща)  
**Мамедов А.М.** – к.т.н., доц., КНУБА  
**Наумкіна С.М.** – д.п.н., проф., Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К.Д. Ушинського  
**Паприця К.** – д.арх, проф., Краківська політехніка (Польща)  
**Перегуда Є.В.** – д.п.н., проф., КНУБА  
**Плоский В.О.** – д.т.н., проф., КНУБА  
**Тімохін В.О.** – д.арх., проф., КНУБА  
**Ткаченко В.В.** – д.і.н., проф., КНУБА  
**Тонкачєєв Г.М.** – д.т.н., проф., КНУБА  
**Турсунов О.Б.** – д.т.н., проф., Ташкентський інститут інженерів іригації та механізації сільського господарства (Узбекистан)  
**Шебек Н.М.** – д.арх., проф., КНУБА  
**Чернишев Д.О.** – д.т.н., проф., КНУБА  
**Яковлев Д.В.** – д.п.н., проф., НУ «Одеська юридична академія»

#### **Рецензенти:**

Горбатенко Володимир Павлович – доктор політичних наук, професор

Товбич Валерій Васильович – доктор архітектури, професор

**Просторове планування: містопланування, архітектура, політичні та соціокультурні засади. Зб. наук. пр. Вип. І. В 2-х ч. Київ–Тернопіль : «Бескиди», 2020. Частина 2. 122 с.**

*До другої частини збірника увійшли матеріали студентських наукових читань, які відбулись в рамках міжнародної наукової конференції «Просторове планування» (19-20 листопада 2020 р.).*

ISBN 978-967-567-119-7

УДК 711+719+72+323.174+316.4+908+930.85

© КНУБА

## ЗМІСТ

### **Атамась С.О.**

Вплив мистецтва муралізму на формування міста (на прикладі м. Черкаси) ..... 5

### **Бойко А.Ю.**

Політичні та історико-культурні засади розвитку міст в ХХ ст. .... 10

### **Бортнікова В.К.**

«Ідеальне» місце для життя – реалії сьогодення ..... 14

### **Бурлака Д.М.**

Урбаністичні проблеми Києва та ймовірні шляхи їх вирішення ..... 20

### **Гаскевич А.С.**

Концепція «15-ти хвилинного» міста як інноваційне рішення, для збереження якості міського життя: раціональне використання часу і простору ..... 23

### **Зубрицька А.О., Тарасенко І.І.**

Поняття розумного міста в теорії та практиці управління міським розвитком ..... 27

### **Зузяк А.Б.**

Реновація промислових територій у Генеральному плані Києва ..... 37

### **Зуйко О.Є.**

Історія та деякі перспективи розвитку міста Одеса ..... 41

### **Комендант М.В.**

Сучасний стан та симптоми «посткарантинного» покращення здоров'я міст ..... 46

### **Костенко Н.А.**

Концепція «креативного міста» як спосіб подолання урбаністичної кризи ..... 51

### **Кравчук Р.В., Звоздяк В.В.**

«Кримська платформа»: пошук партнерів vs санкції інвесторам ..... 56

### **Крайнік К.М., Тіторова А.В.**

Образ сучасного міста у передвиборних програмах переможців місцевих виборів (на прикладі Вінниці та Одеси) ..... 59

### **Литвиненко І.В.**

Особливості імпакт-інвестування та його приклади в Україні ..... 61

### **Моравська А.О.**

Соціальна відповідальність громади за майбутнє свого міста ..... 66

<b>Науменко І.В.</b>	
Проблеми та методи удосконалення транспортної системи міста Києва.....	71
<b>Овсієнко Д.В., Поспєєва І.В.</b>	
Політичне протиборство, що роз'єднало міський простір.....	77
<b>Пастушок А.Б.</b>	
До питання про вплив місцевих виборів 2020 року на розвиток українських міст.....	81
<b>Пустова О.І.</b>	
Розвиток овертуризму в умовах урбанізації .....	86
<b>Пушкаш Р.Р., Лесик В.А.</b>	
Соціокультурне значення муралів у контексті забезпечення гендерної рівності .....	89
<b>Сарри В.П.</b>	
Вплив пандемії на урбанізацію суспільства .....	95
<b>Сміян А.В.</b>	
Політичні та історико-культурні засади розвитку архітектури на території України XVIII-XX ст. ....	101
<b>Ткаченко І.В.</b>	
Роль громадських об'єднань у розвитку міста (case громади Протасового яру).....	105
<b>Ткачук К.С., Гевелюк Д.А.</b>	
Місцеві вибори 2020: як урбаністика допомогла перемогти діючій владі? (на прикладі дослідження програм кандидатів на посаду міських голів Одеси та Києва) .....	109
<b>Чередніченко О.П.</b>	
Методологія визначення активності фасадів у містах.....	112
<b>Шевченко Ю.С.</b>	
Забруднення повітря як чинник опосередкованого впливу на продуктивність економіки міст.....	116
<b>Шкуруній Д.О.</b>	
Прийоми організації зелених пішохідних шляхів у житлових районах .....	120

*Атамась Софія Олександрівна, студентка  
факультету урбаністики та просторового планування КНУБА*  
**Науковий керівник: д.п.н., проф. Перегуда Євген Вікторович**

## **ВПЛИВ МИСТЕЦТВА МУРАЛІЗМУ НА ФОРМУВАННЯ МІСТА (НА ПРИКЛАДІ М. ЧЕРКАСИ)**

Актуальність теми дослідження зумовлена, по-перше, поширенням явища муралізму в Україні. Предтечею моралізму була архітектурна суперграфіка радянських часів. Перші мурали в незалежній Україні з'явилися у 1990-тих роках, але особливого поширення це явище набуло після Революції Гідності. По-друге, безперечним є те, що образотворче мистецтво здійснює значний вплив на емоції, почуття, настрої споживачів, а муралізм як вид цього мистецтва об'єктивно має значно ширшу аудиторію й відтак значним чином впливає на суспільну свідомість. По-третє, останні роки відзначені активною реалізацією в Україні політики децентралізації. Причому не лише з точки зору структури адміністративного управління територіями. Значна увага приділяється розвитку суспільного життя у містах та інших населених пунктах. Зростають ресурси, які знаходяться в розпорядженні місцевих громад. Ці ресурси спрямовуються, зокрема, на формування сприятливого соціально-психологічного клімату мешканців. Одним з інструментів такого формування є мистецтво, зокрема, муралізм.

Стріт-арт, зокрема муралізм, досліджувалися раніше у працях представників мистецтвознавства та інших галузей науки. На теренах пострадянського простору були захищені дисертації, присвячені архітектурній суперграфіці в різних країнах світу. Враховуючи сказане у попередньому абзаці, закономірно, що це явище привертало увагу представників політології та інших суспільних наук. Так, в Україні явище графіті вивчалось Г.Цукановою. Останні роки муралізм досліджувався Є.Перегудою, О.Івашком та ін. Вони вивчали його, зокрема, як чинник впливу на політичні відносини у суспільстві. Але переважно донедавна увага зверталась майже виключно на розвиток муралізму у столиці України. Натомість розвиток муралізму в інших містах не був предметом досліджень.

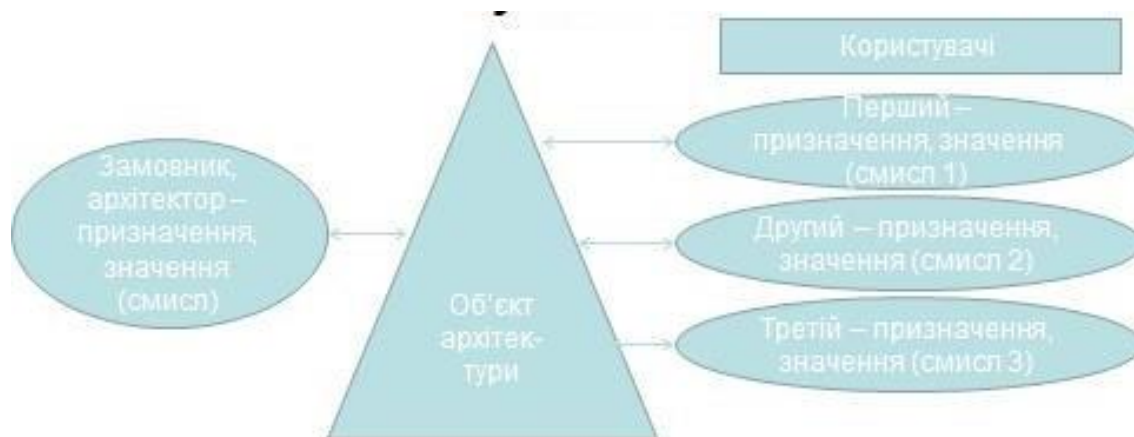
Метою мого дослідження було проаналізувати розвиток мистецтва муралізму в місті Черкаси як одному з обласних центрів України, з важливих історичних, адміністративних, економічних центрів.



На думку Є.Перегуди, теоретичною рамкою дослідження муралізму, як політичного чинника, є символічна політика [1, с. 14]. Явище символічної політики активно досліджувалося закордонними (Ж.Бодрійяр, М.Фуко, П. Бурдьйо, М.Ейдельман, Т.Мейер, Д.Місюрор, С.Поцелуєв та ін.) та українськими (В.Бушанський, Ю.Шаргородський, В.Полянська та ін..) дослідниками. Вони визначають символічну політику як «особливу політичну комунікацію, спрямовану не на раціональне осмислення, а на навіювання стійких смислів через інсценування візуальних ефектів» [2].

Символічна політика не обмежується дискурсом, а включає, зокрем, візуальні засоби суспільної комунікації. Значна роль візуальних засобів зумовлена естетичними можливостями, більшою стійкістю емоційних станів, які вони викликають у реципієнтів [3, с. 131].

Аналізуючи в теоретичному контексті вплив муралів та прикрашених ними архітектурних просторів на мешканців міст, слід зазначити ще один момент. Їх сприйняття не має однозначного характеру. Як будь-який об'єкт архітектури, мурал може містити безліч смислів. Відповідно, він може включати смисли, які не співпадають з тими смислами, які в них вкладав творець (художник) або замовник муралу. Ця реальність зображена на Схемі 1.



*Схема 1. Словесна інтерпретація об'єктів архітектури, в т.ч. муралів [4].*

Наш аналіз муралів м. Черкаси свідчить, що явище муралізму активно розвивається у місті в останні роки. Створені у місті мурали можна класифікувати за сферою суспільних відносин, яким вони присвячені, за замовниками та виконавцями. Серед замовників виступають мешканці окремих будинків, громадські об'єднання, господарські структури, навчальні заклади. Виконавцями є як вітчизняні, так й закордонні митці. Участь іноземних художників особлива помітна в період після Революції Гідності.

В цілому черкаські мурали можна поділити на такі групи.

Перша включає мурали суспільно-політичного звучання. До цієї групи належать мурали на історичні теми, ті, на яких зображені герої українського народу, а також сучасні громадські діячі, незалежно від їх фаховості. На нашу думку, до цієї групи відноситься, зокрема, мурал, що зображує відомого музиканта Кузьму Скрябіна (Рис. 1). Він був відкритий у серпні 2020 р. Його замовниками були мешканці самого будинку на вул. Чехова, 60. Важливу участь у його створенні відіграла громадська організація «Протекторат» [5].



*Рис. 1. Мурал «Кузьма Скрябін».*

До другої групи можна віднести мурали, виконані на будівлях середньо освітніх шкіл. Перший такий мурал – мурал, виконаний на школі №1 (Рис. 2.). На ньому зображені ластівки, які у польоті оминають колони. Виконавцем муралу є художник Антоніо Коррейя (псевдонім Pantónio). Він відомий в т.ч. як автор найвищого в Європі муралу «Вихор сардин» в Парижі. Мурал на школі №1 Черкас був виконаний у 2017 р. в рамках проекту «Mural Social Club: Back to School», який реалізує організація UNICEF Ukraine. Ініціатором муралу була активістка А.Котолуп, яка виграла грант на черкаському фестивалі CherITy–2016. За її словами, ластівки схожі на дітей, вони є «хорошими створіннями», «асоціюються з позитивом». Щодо колон, то вони символізують шкільні правила, які «діти по-своєму обминають» [6]. Тобто мурал символізує внутрішню свободу дитини, її здатність до творчості незалежно від жорстких правил.





*Рис. 2. Мурал, виконаний на школі №1 м. Черкаси.*

Ще один мурал виконаний на фасаді черкаської школи №28. Він називається «Весна», на ньому зображені різнобарвні квіти і птахи (Рис. 3). Мурал виконаний членами Черкаської молодіжної ради, автором проекту є Катерина Колесник. Фінансування проекту здійснювалося мерією Черкас. За словами школярки Анни Поліщук, «набагато краще проходити повз школу і дивитися на ці яскраві малюнки, на поєднання цих кольорів, Це красивіше споглядати ніж коли це буде похмуро і однотонно. Цікаво дивитися, споглядати і кожен це бачить по-своєму, кожен в цьому знаходить якісь свої особливості» [7].



*Рис. 3. Мурал на школі №28 м. Черкаси.*

До третьої групи можна віднести мурали, присвячені певним видам фахової діяльності. Прикладом цього є мурал на будівлі пожежно-рятувальної частини в Південно-Західному районі Черкас (Рис. 4). Його автором є місцевий художник Андрій Коломієць. На малюнку зображено рятувальника, який поспішає на допомогу, до місця надзвичайної події. Увага звернена до важкої та небезпечної роботи рятувальника. За словами А. Коломійця, «ця тема добре підходить не лише для пожежно-рятувальної частини, а й для житлового мікрорайону, оскільки привертає увагу до проблем попередження пожеж та до поважної та шанованої професії» [8].



*Рис. 4. Мурал на будівлі пожежно-рятувальної частини.*

Отже, аналіз муралів м. Черкаси засвідчив, що явище муралізму активно розвивається у цьому місті. Виконані станом на сьогодні мурали спрямовані на створення позитивного соціально-психологічного клімату в місті, позитивних настроїв мешканців, в т.ч. дитячого віку, на формування внутрішньої свободи громадян та водночас гордість за тим, чим вони займаються. На це також спрямовані моралістичні фестивалі, які проводяться у місті. На нашу думку, з урахуванням нинішньої епідемічної ситуації та функціонування карантину було б доцільно розробити заходів, присвячених явищу муралізму, з використанням віртуальних технологій, зокрема проведення віртуальних фестивалів. Вироблені в ході цих заходів ідеї можуть бути реалізовані після завершення пандемії та карантину. Також, з урахуванням нинішньої ситуації, ми вважаємо, що заслуговують віддзеркаленню у муралах діяльність представників лікарських професій.

### **Список використаних джерел та літератури:**

1. Перегуда Є.В., Івашко О.Д. Візуалізація як механізм символічної політики. *Держава і право: Збірник наукових праць. Серія Політичні науки*. Випуск 71 / Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького НАН України. К.: Вид-во «Юридична думка», 2016. С. 3-14.
2. Малінова О.Ю. Тема прошлого в риторике президентов России. *Pro et Contra*. 2011. Т. 15. № 3-4. С. 106-122.
3. Moles A. *Information Theory and Eshetic Perception*. Urbana: University of Illionis Press, 1968.
4. Перегуда Є.В. Лекція 5. Політична свідомість та політична культура: Презентація. URL: <http://org2.knuba.edu.ua/course/view.php?id=966> (дата звернення: 24.10.2020).
5. У Черкасах намалювали мурал Кузьми Скрябіна. URL: <https://procherk.info/news/7-cherkassy/84665-u-cherkasah-namaljuvali-mural-kuzmi-skrjabina-foto> (дата звернення: 20.09.2020).
6. Ластівки поміж стовпів. У Черкасах з'явився перший мурал. URL: <https://hromadske.c.k.ua/lastivky-pomizh-stovpiv-u-cherkasah-z-yavuvsvya-pershyj-mural/> 07.11.2020
7. На фасаді черкаської школи №28 з'явився мурал. URL: <https://suspilne.media/10312-na-fasadi-cerkaskoi-skoli-no28-zavivsa-mural/> (дата звернення: 07.10.2020).
8. Черкаський художник зобразив мурал на будівлі пожежно-рятувальної частини. URL: <https://www.vikka.ua/novini/cherkaskij-xudozhnik-zobrazil-mural-na-budivli-pozhezhno-ryatuvальної-частини-foto/> (дата звернення: 07.10.2020).

**Бойко Аліна Юрїївна,**  
*студентка архітектурного факультету КНУБА*  
**Науковий керівник: д.і.н., проф. Деревінський В.Ф.**

### **ПОЛІТИЧНІ ТА ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ МІСТ в ХХ ст.**

Українська спадщина налічує понад 70 тисяч історичних пам'яток. Різноманітні події позначилися не лише на політичному розвитку України, а й на культурних надбаннях народу. Архітектурний ландшафт є важливою складовою формування міського середовища. Кожен

історичний період вносить свої корективи в розвиток міст та регіонів, цей процес є безперервним.

У 20-х роках ХХ століття на території України виникла інтелектуальна течія, яка досліджувала зв'язки сприйняття архітектури людиною. Цей період пов'язаний з пошуками гармонійних форм в проектуванні зовнішнього середовища. Виникають нові поняття соціологія, психологія, фізика міста. Саме ці ідеї та відкриття застосовуються в перших радянських проектах перебудови Харкова, Сталіно, Запоріжжя. Ансамбль пл. Держинського і будинок Держпрому в Харкові мали найбільший вплив на розвиток архітектурного простору 20-х рр. ХХ ст.

З початку 30-х років ХХ ст. радянська архітектура відмовляється від хаотичності. Архітектори цього періоду починають забудовувати населені пункти та створювати громадські промислові споруди. Найбільшим досягненням було створення найпотужнішої на той час ГЕС у світі - Дніпрогес. [3 с. 32–38]

Період Другої світової війни можна вважати найбільш трагічним з точки зору втрати культурних об'єктів. Війна в історії України – це втрата промислових підприємств, радгоспів й колгоспів, медичних установ, шкіл, руйнування 714 міст і понад 28 тисяч сіл. Під час чи то на схід, чи то на захід вивозили, рукописи, стародруки та цінні музейні експонати, що не завжди поверталися назад в Україну.

Протягом осені 1941 року Київ зазнав найбільших втрат. Масштабні пожежі та вибухи забрали тисячі життів та призвели до руйнування сотень будинків. [5]



*Рисунок 1*

У вересні 1941 року, одним із перших постраждав хмарочос Гінзбурга (*Рисунок 1*). Він розташувався на місці сучасного готелю “Україна”. Будова налічувала понад 500 кімнат, була оснащена ліфтами. Хмарочос Гінзбурга був не лише окрасою київських вулиць, а й



гордістю столиці, адже споруди таких масштабів існували лише в Аргентині, США, Німеччині та Канаді. [5]



*Рисунок 2*

Восени 1941 року була знищена київська міська дума (Рисунок 2). Сьогодні ми згадуємо про Хрещатик, як символ Києва та головну вулицю міста, лише завдяки цій будові, що була одним із головних адміністративних закладів міста. Споруда була знищена, а реконструкція не входила у плани радянського керівництва. [5]



*Рисунок 3*



*Рисунок 4*

Цирк Петра Крутікова був центром дозвілля мешканців міста (Рисунок 3, 4). Будівля, в стилі модерн, мала найбільшу концертну залу в місті, що була розрахована на понад 2 тисячі чоловік. На жаль, споруда була замінована і зруйнована. [5]

Повоєнний період вирізняється масштабними роботами, спрямованими на відбудову міст, зруйнованих під час Другої світової війни. Відбудова Хрещатика почалася відразу після завершення війни. В Запоріжжі, Чернігові, Севастополі, Тернополі та Харкові розгорнулися будови. План післявоєнного Харкова був удосконалений, натомість Дніпропетровськ та Тернопіль, нещадно зруйновані та розбудовані, потребували нових архітектурних рішень. Донецьк, Миколаїв, Суми, Луганськ, Житомир, Луцьк, Херсон почали робити перші кроки в реконструюванні міст. [4 с. 472]



Створювались нові міста й села, наприклад, центр гідроенергетиків - Нова Каховка. Основну увагу у сільській місцевості приділяли відбудові колгоспів і радгоспів (Катеринівка; Диканька; Ксаверівка).

Під час війни залізничні вокзали були майже всі зруйновані, проте їх вдалося відновити в одне десятиріччя (у Києві, Івано-Франківську, Чернівцях, Жмеринці), а також спорудили нові (в Харкові, Одесі, Сімферополі, Тернополі).

В Дніпропетровську, Донецьку, Харкові, Львові та Сімферополі почали формуватися аеровокзали.

Оскільки велику частину архітектурного ансамблю міст України було знищено, відбувся процес введення в дію домобудівних комбінатів, що сприяли побудові великопанельних будинків. Архітектура 50-60 років - забудова в стилях функціоналізму, раціоналізму. [2 с. 103]

Для різних економічних та адміністративних районів української республіки були розроблені стратегії перспективного розвитку.

Завершено розробку нових генеральних планів крупних міст Києва, Запоріжжя, Одеси, Львова, Донецька, Макіївки, Дніпропетровська, Жданова, Кривого Рога, Горлівки, Миколаєва, Сімферополя, Херсона. Відбувся перехід від вибіркової забудови до створення великих житлових масивів і нових районів. [1 с. 303]

Активно просувалося забудова столиці української республіки. Київ тепер місто, що протяглося на два береги Дніпра. Змінилося ландшафтне бачення архітекторів, сформувалися нові перспективи, бульвари, вулиці, площі.

1960-80-і роки - період революційних технічних зрушень, перехід від споруд із цегляними стінами до масового зведення панельних будов.

Архітектура є важливою складовою формування міського середовища. Безперечно, кожна споруда була зведена в певний час під впливом політичного становища та історичних подій. Будівлі мають своє призначення і кожне архітектурне рішення обумовлене низкою потреб суспільства. В період Другої світової війни було знищено велику кількість українського культурного надбання. В умовах війни питання захисту й збереження культурних цінностей набули особливої політичної гостроти. В наступні десятиліття чергова адаптація та поступова відбудова посприяла розвитку українських міст, створенню нового просторового середовища і архітектурних ансамблів.

#### **Список використаних джерел та літератури:**

1. Архитектура Советской Украины / И.Н. Седак, В.П. Дахно, Ю.И. Писковский, В.Е. Ладный. М.: Стройиздат, 1987. С. 303.
2. Асеев Ю.С. Стили в архитектуре Украины. К.: Будівельник, 1989. С. 103.

3. Борисенко М. Архітектура українських міст 20–30-х рр. ХХ ст. у вітчизняній історіографії. Етнічна історія народів Європи: зб. наук. пр. –2009. Вип. 28. С. 32–38.

4. Історія української архітектури / [Ю.С. Асєєв, В.В. Вечерський, О.М. Годованюк та ін.]; за ред. В.І. Тимофієнка. К.: Техніка, 2003. С. 472.

5. Пилипчук О. Які будівлі були знищені в Києві під час Другої світової війни. URL: <https://nashkiev.ua/zhournal/rastouschiy-gorod/yakiboudivli-bouli-znischeni-v-kievi-pid-chas-drougoi-svitovoi-viyni.html> (дата звернення: 15.10.2020).

**Бортнікова Валерія Костянтинівна,**  
*студентка будівельного факультету КНУБА*  
**Науковий керівник: к.і.н., доц. Ярошук Інна Володимирівна**

### **«ІДЕАЛЬНЕ» МІСЦЕ ДЛЯ ЖИТТЯ – РЕАЛІЇ СЬОГОДЕННЯ**

Представники різних наук виявляють особливий інтерес до проблем міст і урбанізації.

Ще в античності вчені захоплювалися ідеєю побудови Ідеального міста- держави. Ідеальне місто та ідеал міського життя, проблеми полісів та різні аспекти міського життя детально досліджували такі вчені, як Антифонт, Теофраст, Діоген Синопський, Епіктет, Марк Аврелій, Сенека, Цицерон та інші.

Праці Платона були пов'язані із реальним життям грецьких полісів, хоча й позбавлені практичного втілення в тогочасне життя

У праці Арістотеля «Політика» йдеться про передумови створення ідеального поліса, якими є певні кількість населення та розмір території, а також сприятливе положення відносно моря [10].

Питаннями ідеального міста переймалися і у Давньому Китаї, де у різних трактатах були висвітлені правила планування та забудови міст. Однією із таких праць став трактат послідовника Конфуція – філософа Мен-Цзи (372 – 289 рр. до н. е.), в основі якого лежала модульна побудова плану міста, з ви діленням зовнішньої та внутрішньої частин, певної кількості їх населення і форми міста [2].

Серйозні напрацювання у сфері осмислення ролі великих міст, у тому числі образів мегаполісів, були і у німецьких філософів ХІХ–початку ХХ ст. (В. Беньяміна, О. Шпенглера та ін.). Шпенглер у праці «Занепад Європи» зазначав, що «замість світу є місто – одна точка, в якій зосереджується все життя великих країн, тоді як решта в'яне;

замість багатого формами, зрощеного із землею народу народжується новий кочівник, паразит, житель великого міста, людина, абсолютно позбавлена традицій, людина фактів, без релігії, інтелігентна, безплідна, сповнена глибокої відрази до селянства (і до його вищої форми – провінційного дворянства). Місто позбавлене майбутнього, проте воно є неминучою формою людського існування» .

Науковці не поспішають чітко визначити зміст поняття «велике місто». Застосовують низку підходів та критеріїв до його термінологічного визначення. Деякі вчені вказують насамперед на високий рівень концентрації соціально-економічної активності і величезний потенціал великих міст як найхарактерніші їх ознаки. «Великі міста – місія концентрації промисловості, послуг та інвестицій, фокуси економічного зростання, центри виникнення та поширення інновацій – визначають соціально-економічний добробут країни» [10].

Із піднесенням ролі міст у суспільстві та збільшенням їх людності увага до них ставала все пильнішою, і згодом місто стало фокусом досліджень у рамках багатьох наук [1]

Кожен з нас – чи то столичний мешканець, чи то житель провінції – щодня взаємодіє з містом: пересувається його вулицями, відпочиває в парках, працює в офісах, відвідує громадські будівлі, уникає занепалих промзон. [9]

Місто має виконувати свою головну функцію, яка полягає у створенні сприятливих умов для розвитку власних сил людини, без вирішення цього завдання не лише людина приречена на жахливе існування, а й саме місто. Основним є регулювання розвитку і зростання великого міста, створення умов, які дають йому змогу максимально повно виконувати свою роль – бути творцем нового [3].

Будь-яке велике місто – це місце найтіснішої взаємодії населення із середовищем проживання, місце формування міського комфорту і міських же проблем. Велике місто – це місто з населенням понад 100 тис. жителів, що має високий ступінь урбанізованості середовища, складну організацію соціально -економічного життя і з відкритою динамічною геосистемою, що надає максимум можливостей для реалізації людського потенціалу. Місто як складна геосистема характеризується комплексом певним чином організованих підсистем – демографічної, економічної, інфраструктурної, архітектурно-будівельної, екологічної та ін., з орієнтацією на задоволення потреб населення. Населення великих міст у своїй більшості веде специфічний «урбанізований» спосіб життя, який щороку стає інтенсивнішим [4].

У зв'язку з інтенсифікацією урбаністичного способу життя і в силу багатьох інших соціальних обставин пересічна людина поступово

втрачає альтернативу помешкання та обживається у великому місті. Масовість великих міст несе безліч вражень та водночас ховає загрозу відчуження від соціуму й від міста взагалі. Напружений темпоритм життя в оточенні натовпу нівелює індивідуальність, кожен городянин час від часу перетворюється просто у перехожого, пасажира, покупця, клієнта або водія авто – в одного серед багатьох собі подібних. [5].

У робочому режимі людина відчуває себе при справі, а поза ним страждає, не знаючи, куди себе подіти, і місто з його палітрою спокус парадоксально стає нудним. Наступна складність пов'язана з тим, що у разі порушень міського руху або збою функцій комунікаційних мереж мешканець міста стає справжнім заручником технологій, полоненим цивілізації. Додамо до цього екологічні загрози, конфліктні ситуації, що стають інколи загальноміською подією, інформаційний бум, а також страхи, турботи, клопоти, самотності тощо – і стане зрозумілим, що велике місто поглиблює проблематичність буття. При цьому велике місто має неабиякі переваги у порівнянні з малими містами або селищами, бо надає права є привабливі пропозиції «усього для усіх», ховає безліч шансів для реалізації у будь-яких сферах, велике місто – це серія викликів людині. Тож розглянемо життя у великому місті з різних боків.

Велике місто знаходиться в процесі постійного зростання. У зв'язку з нарощуванням міських функцій і представництв у великому місті зводяться все нові й нові будинки, об'єкти інфраструктури, транспортні розв'язки, збільшується чисельність населення. Місто росте вгору, вшир і в глибину, символи цього уособлені в силуетах хмарочосів, об'ємних багатопрофільних будівель, в обрисах житлових кварталів, у мостах і трасах, численних підземних спорудах – метро, торгових і розважальних центрах. Місто невпинно росте й всередину. Ця потреба продиктована низкою факторів: необхідністю швидкого подолання відстаней (метро), економією та екологією наземного простору (підземні паркінги), можливістю створювати особливий вимір споживання і дозвілля, максимально відгороджене від зовнішньої метушні великого міста (арт-підвальчики, кафе, магазини під землею). Також відзначимо, що практично всі комунікації життєзабезпечення міста пролягають під землею (трубопроводи, каналізація, електричні та телефонні кабелі, оптоволоконна мережа), а на випадок воєнної загрози у багатьох великих містах залишаються запасні варіанти житла: бункери, бомбосховища [6]. Окремим розпізнавальним знаком великого міста є ситуації скупченості людей, які сигналізують про неординарні події: розпродажі, мітинги, акції протесту, видовища, перформенси. До сигналів руху можна додати численні написи забороненого й

дозвільного характеру: «вхід-вихід», «відкрито-закрито», «стоянка заборонена», «проїзд», «небезпечно для життя», «працює відеозйомка». Доповнюється це безліччю дорожніх знаків, а також – чисельністю популярних у наш час захисних об'єктів: броньованих дверей, воріт, решіток на вікнах. Звідси витікає, що свобода пересування містом умовна. Необхідно вміння лавірувати серед знаків, своєчасно «зчитувати» їх і правильно реагувати на них.

Контраст багатства і бідності у містах – споконвічна кричуща соціальна проблема. Для деяких міських жителів проживання у ньому перетворюється на буквально виживання.

Збідніння одних верств населення та неадекватне збагачення інших, здирництво, корупція, неправомірно високі податки, знецінення національної валюти та інші фактори соціальної несправедливості здійснюють тотальний вплив на більшість городян і роблять проблему елементарного виживання актуальнішою за інші.

Мешканцям великих міст можуть бути притаманні вимушене і структурне безробіття, що утворилося внаслідок виробничих змін чи кризових явищ, маргінальне безробіття (складнощі працевлаштування молоді, жінок, людей похилого віку та інвалідів) та приховане безробіття, яке характеризується суто формальною присутністю на роботі без включення у робочий процес і часто-густо – без отримання зарплати. Саме безробіття зазвичай здатне підштовхнути людину до неадекватних вчинків. Найменшим злом стає вибір будь-якої роботи, яка могла б забезпечувати прожитковий мінімум. Найгіршими наслідками у випадках втрати роботи стають злочинний шлях збагачення, депресії та самогубства. Також варто зазначити, що безліч людей працюють заради грошей, ігноруючи професійний поклик і можливості задоволення від роботи, бо обставини життя у місті вимушують робити пріоритетним саме матеріальний фактор.

Життя у великому місті несе набагато більші ризики, ніж людство раніше здогадувалось. Урбанізація не лише шкодить фізичному здоров'ю через забруднення довкілля, а й несе шкоду психіці. Постійні страхи через запізнення, можливість аварій, затори, власне житло та життя, поліцію, галас та метушню, опинитись наодинці зі своїми проблемами експлуатують людську уяву і можуть спричинити звичку до катастрофічного мислення.

У результаті досліджень з'ясували, що шизофренія набагато більш розповсюджена серед тих, хто народився у місті. У порівнянні з жителями передмість і сільських районів, в уродженців і мешканців великих міст ризик депресії вищий на 40%, тривожних станів - на 20%, а ризик шизофренії аж удвічі вищий.



Також, містяни частіше страждають від самотності й стресу. Науковці пояснюють це особливостями всіх мегаполісів: поспіхом життя, заторами, переповненим громадським транспортом, значною кількістю будівельних майданчиків та навіть шумом від сусідів.[8]

З іншого боку Велике місто – великі можливості. Велике місто пропонує безліч пропозицій для самореалізації кожного мешканця. Городяни можуть широко використовувати простір міста, а можуть вибрати шлях відсторонення від нього у власній квартирі чи офісі. Мешканець пересувається містом, залишаючись самотнім у натовпі чи свідомо стаючи частиною спільноти. При цьому людина зазвичай зберігає певний особистий простір принаймні у власній душі. Водночас приватне життя через сучасні засоби комунікації може виноситися назовні, ставати публічним надбанням.

Велике місто надає широкі можливості для душевної комунікації поза межами власних помешкань городян. Зокрема, давньою традицією великих міст є літературні, мистецькі кафе, де поєднуються задоволення від їжі та напоїв із задоволенням від розумної бесіди, що душевно й духовно об'єднує, збагачує присутніх. Останніми десятиріччями також поширюються кав'ярні, які перестають бути суто закладами громадського харчування, а стають локаціями спілкування чи навіть усамітнення в оточенні інших відвідувачів. Помітною культурною тенденцією великих міст є також нарощування мистецьких салонів, віталень, невеличких театрів, де збираються міські мікрогрупи. Кожне місто має свої субкультури із місцями зборів та певними ритуалами комунікації. Тим самим компенсується дискомфорт від юрби міста, виявляється індивідуалізація присутніх осіб, уможлиблюється колективне співпереживання, співтворчість. Інноваційним різновидом локацій стають креативні простори на дахах хмарочосів, де також збираються свої спільноти. Повз кожного городянина протягом дня проходять тисячі людей, яких він бачить у перший і останній раз. Атмосфера натовпу надає особливу вибірковість у взаємному сприйнятті. [7]

Місто як специфічний простір життєдіяльності сучасної людини управління постає цікавим феноменом дослідження.

Відстоюючи концепцію розгляду великого міста з позиції людини – головного суб'єкта міського середовища проживання, є ще одна важлива особливість великих міст: в їх межах формуються особливе соціальне середовище буття людей, тобто соціально-економічні, духовні, екологічні умови існування людини, і діяльності та розвитку.

Велике місто не ідеальне, і це розуміють представники різних галузей знань, проте в сенсі надання сучасних можливостей ніякий інший вид поселень не має ознак більшої «ідеальності».

Отже велике місто – великі можливості, головне знайти своє місце та не згубити свою індивідуальність під тиском загальності та міської метушні. Знаходити всередині себе баланс та гармонію, не розриватись між своїми бажаннями та обов'язаннями. Не дивлячись на виклики великого міста, люди, які вибрали місто постійним місцем проживання, інколи укорінюються в ньому настільки, що зрештою почувають себе у своїй стихії та креативно вдосконалюють життєвий простір. На цій основі формується любов до міста та міська ідентичність.

Вживання у місто, повноцінне «злиття» з ним можливо за умови розгортання фізичного і душевно-духовного потенціалу людини, відкритості місту з бажанням пізнання і волею до творчості.

#### **Список використаних джерел:**

1. Покляцький С.А. Місто як міждисциплінарний об'єкт вивчення: еволюція наукових підходів / С.А. Покляцький// Науковий вісник Чернівецького університету імені Юрія Федьковича. — 2011. — Вип. 553-554. — С. 135-142.

2. Саваренская Т.Ф. История градостроительного искусства / Т.Ф. Саваренская. М., 2006. — 520 с.

3. Костко Н.А. Социальное управление городом: методологические основы исследования и тенденции развития/ Н.А. Костко // Вестник РУДН. — 2005. — № 6-7. С. 237-245.

4. Герасимчук З.В. Еволюція характеристик міського простору та закономірності просторової організації міста / З.В. Герасимчук, Т.О. Ніщик // Наука та економіка. — 2010. № 1(17). — С. 200-205.

5. Тищенко І. Від антизабудовних протестів до «права на місто» / І. Тищенко // Місто й оновлення. Урбаністичні студії : збірка статей, інтерв'ю, досліджень з урбаністичних студій, присвячених темі політик і практик оновлення міста / представництво Фонду ім. Гейнріха Бьоля в Україні ; редкол. : С. Шліпченко, В. Тимінський, А. Макаренко, Л. Малес, І. Тищенко. – К. : ФОП Москаленко О. М., 2013. – С. 284

6. Иваненко Е. А. Мегалополис: Левиафан с человеческим лицом / Е. А. Иваненко, М. А. Корейская, Е. К. Савенкова. – СПб. : Алетейя, 2012. – 328 с.

7. Препотенська М.П. «Буття людини мегалополису». –К.2015-Електронний ресурс, режим доступу: [https://ihed.org.ua/wp-content/uploads/2019/01/Prepotenska.28.09.2015\\_disertac.pdf](https://ihed.org.ua/wp-content/uploads/2019/01/Prepotenska.28.09.2015_disertac.pdf)

8. Життя у місті шкодить психіці – дослідники. – Режим доступу: <https://ukrainian.voanews.com/a/zhyttia-misto-psykhika/4923064.html>.

9. Тимінський В. Чи є у пострадянських міст майбутнє? Приклад Світловодська // Місто й оновлення. Урбаністичні студії : збірка статей, інтерв'ю, досліджень з урбаністичних студій, присвячених темі політик і практик оновлення міста / представництво Фонду ім. Гейнріха Бьоля в Україні ; редкол. : С. Шліпченко, В. Тимінський, А. Макаренко, Л. Малес, І. Тищенко. – К. : ФОП Москаленко О. М., 2013. – С. 205. – Режим доступу: [https://ua.boell.org/sites/default/files/urban\\_study2.pdf](https://ua.boell.org/sites/default/files/urban_study2.pdf).

10. Покляцький С.А. Умови життя населення великих міст України: суспільно-географічне дослідження. – К.: Наукова думка, 2016. – Режим доступу: <https://igu.org.ua/sites/default/files/pdf-text/living-conditions.pdf>.

*Бурлака Дарина Миколаївна,*  
*студентка будівельного факультету КНУБА*  
**Науковий керівник: к.і.н., доц. Ярошук Інна Володимирівна**

## **УРБАНІСТИЧНІ ПРОБЛЕМИ КИЄВА ТА ЙМОВІРНІ ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ**

**Актуальність теми.** Всебічний розвиток столиці є актуальним питанням сьогодення. Урбаністика займається важливими питаннями, які присвячені розвитку різноманітних громадських питань, таких як: транспорт, екологія, забруднення повітря, пішоходи. І її завданням зробити простір комфортним для всіх, хто ним користується - пішоходів, водіїв, велосипедистів, людей з інвалідністю, батьків і дітей.

**Метою дослідження** є аналіз проблем, які відбуваються наразі в столиці, та **рекомендації щодо їх вирішення.**

Урбанізм – це щось нове, творче, це гармонійне існування людини і міста, та всього, що оточує, комфортне співіснування будівель, транспорту та природи ( тварини, птахи, парки). В Україні урбанізм лише починає свої прояви в індивідуальних ініціативах, а має бути в стратегічному плануванні на рівні областей, районів та міст. На сьогодні ми бачимо, як люди самі починають власними зусиллями змінювати середовище проживання та створювати мікро простори для культурного проведення вільного часу. [2]

Стосовно столиці України можемо виділити нереалізованими такі основні проблеми:

**Забруднення.** Велика кількість заводів та транспорту знаходиться саме у місті і впливає на забруднення повітря. Проблеми з повітрям

викликають проблеми зі здоров'ям, що впливає на продуктивність економіки міст.

**Трафік.** Це найбільша проблема Києва. У нас велика дорожня мережа, але через неорганізований рух, вона не може пропускати стільки автівок, скільки могла б за інших умов.

**Безпека.** Київ посідає третє місце в Європі за рівнем заторів, система громадського транспорту деградує, місто страждає через хаотичну незаконну забудову, застарілу соціальну інфраструктуру, екологічні виклики, низьку енергетичну ефективність житлового фонду і підприємств [3].

Міста повинні розвиватися – для цього потрібно будувати швидкісні магістралі, а пішохідні переходи мають бути підземними і наземними для того, щоб не було заторів: це зручно і для автівок, і для самих пішоходів.

Київ уже серед світових лідерів за дорожніми заторами. Але є й ще гірші новини. Колись ми переживали за бідних китайців, що вимушені ходити в масках через брудне повітря та смог. Тепер це і київська реальність — забруднення повітря у столиці перевищило такий рівень у китайському Шеньчжені, а це — друге промислове місто Китаю з населенням майже 11 мільйонів людей. Неподалік від Києва у рейтингу опинився й головний морський курорт України — місто Одеса. А найбруднішим українським містом виявився Дніпро — він увійшов у топ-50 рейтингу і знаходиться поряд із Мехіко, де живе в 9 разів більше людей, ніж у столиці українського космосу.[4]

Автомобілям виділяється найбільше місця на дорогах, цінна міська земля витрачається на будівництво розв'язок, естакад та парковок. У разі проблем із трафіком, їх зазвичай вирішують саме коштом пішоходів, заганяючи людей під землю. І це не кажучи вже про масове паркування на тротуарах — автомобілі зазіхають навіть на ті невеликі резервації для пішоходів, що і без того страждають від МАФів та реклами.

Машину мати добре, але краще користуватися нею, коли дійсно потрібна. Набагато швидше буде дістатися на роботу тим же метро, ніж стояти у заторах годину. У багатьох містах Європи так і роблять, економлять свій час, наприклад у Німеччині та Лондоні багато мешканців мають свої автівки, але Можна піти шляхом Лондона і встановити усюди камери. Або шляхом США, створивши сусідську варту (neighbourhood watch) - це самоорганізація мешканців для боротьби з правопорушниками.[1]

Щоб розв'язати проблему трафіку потрібно обмірковувати транспортні шляхи. Робити обмеження швидкості до 50 км/год, так можна розвантажити рух автомобілів.

Можна використати штучні звуження задля зменшення швидкості – розмітки, додаткові знаки, пологі перекарти. Якщо дорога вузька, то ти не будеш швидко їхати, а будеш тримати дистанцію.

Ввести систему штрафів щодо паркування. Дуже багато автомобілів паркуються в незазначеному місті, та займають через це багато місця на дорозі, і тому іншим автомобілям мало місця для руху.

У Європі навмисно роблять дороги з поворотами, що підвищує концентрацію водіїв. Є також таке поняття, як дистанції. У разі великої швидкості між автівкам має бути велика відстань, яка забезпечує безпечний рух. Наприклад, якщо їдете 100 км/годину, то дистанція має бути 100 метрів, якщо 20 км/ч – то 10 метрів.

Зменшують безаварійність та покращають рух автоматичні технічні засоби – Google Maps, автоматичне керування потоками, безсвітлофорні перехрестя.[1]

Також ефективними методами, щоб зменшити затори будуть мотивації для людей користуватися альтернативними способами пересування, такими як:

Розвивати мережу громадського транспорту, аби вона була швидкою, комфортною та зручною. Зробити окрему доріжку для маршрутних таксі, автобусів, тролейбусів, щоб звичайні авто не рухались нею, і щоб за цим був суворий контроль.

Балансувати житлову та офісну забудову в районах, щоб зменшити «маятникову міграцію».

Покращувати міське середовище в цілому, щоб у вільний час люди частіше обирали піші прогулянки містом, а не поїздки до торгових центрів, дач та віддалених парків.

Будувати та підтримувати мережу велосмуг — вони займають набагато менше місця і здатні транспортувати набагато більше людей.[4]

**Висновки:** З проведеного дослідження можна сказати, що зараз активно займаються покращенням місцевого життя, адже за останні кілька років в Києві дуже багато стало покращень, реконструкції парків, скверів, нові мости, та є багато проектів які зараз в розробці. Це дуже тішить, що про місто піклуються, нехай це відбувається і не швидкими темпами, але прогрес є. Ситуація з заторами у нас складна, але якщо виконувати міри ефективності, які вказані в цій статті, то думаю можна це питання вирішити.



### **Список використаних джерел та літератури:**

1. Урбаністика майбутнього [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.liga.net/all/all/cards/urbanistika-buduschego-kak-spastiki-kyev-ot-probok-kartochki>.
2. Урбанізм, навіщо він потрібен? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rubryka.com/ru/article/chomu-nam-potriben-urbanizm/>.
3. Урбанізм. Як Києву стати «розумним» містом? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2020/09/25/665524/>.
4. Урбаністика. Чому в наших містах не так комфортно як у Європі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://nachasi.com/2019/06/13/urbanistyka-za-15-hvylyn/>.

*Гаскевич Анна Сергіївна,*

*студентка будівельного факультету КНУБА*

**Науковий керівник: к.і.н., доц. Ярощук Інна Володимирівна**

## **КОНЦЕПЦІЯ «15-ТИ ХВИЛИННОГО» МІСТА ЯК ІННОВАЦІЙНЕ РІШЕННЯ, ДЛЯ ЗБЕРЕЖЕННЯ ЯКОСТІ МІСЬКОГО ЖИТТЯ: РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ЧАСУ І ПРОСТОРУ**

Пандемія коронавірусу актуалізувала дискусії про те, яким повинно бути комфортне життя у містах – і про те, як урбаністика може допомогти подолати результати економічного спаду, визваного пандемією. Міжнародна коаліція С40, до якої входять представники 96 міст, рекомендує створювати «15-хвилинні міста». Про це йдеться в оприлюдненій коаліцією 15 липня 2020 р. програмі щодо відновлення економіки за коронавірусної кризи [5].

15-хвилинне місто - це концепція урбаністики, яка передбачає пішу доступність до всієї необхідної інфраструктури (культурної, медичної, освітньої, офісної і комерційної). За нею, місто повинно бути поділено на безліч районів, в яких можна знайти все необхідне для життя, в пішій доступності. У 15-хвилинній доступності повинні бути місця роботи або навчання, кафе та магазин, парк та спортивна площадка, місця для культурного розвитку [10].

Ідею сегментованого міста запропонував Карлос Морено, професор Сорбонни. Також він розглядає поняття «хроно урбанізм», що стосується зміни відношення часу в місті та часу, пов'язаного з

переміщенням по місту. Він вважає, що епоха повсюдного використання автомобілів добігає кінця, і потрібно переходити від планування міста до планування міського життя. В наш час міський простір складається з центру та декількох спеціалізованих зонах, тоді як він може бути поліцентричним, коли все необхідне для життя є в пішій чи велосипедній доступності. Це особливо важливо зараз, коли зростає кількість міського населення.

Ідея про важливість невеликих міських районів звучала ще в класичній роботі дослідниці Джейн Джекобс «Смерть і життя великих американських міст» [8].

Щоб покращити якість життя в місті, необхідно зменшити радіус доступу до найнеобхіднішої інфраструктури - дозвілля, робота, освіта, благополуччя.

Ідея "зони пішохідної доступності" означає під собою наявність у кожному кварталі шкіл, систем парків, скверів, торгових зон, громадських будівель, розташованих у пішій доступності [4].

Задача забезпечити всі предмети першої необхідності кожного району / кварталу вирішується за допомогою більш загально інтегрованої міської структури, в якій магазини об'єднуються з домами, спорт комплекси - з медичними центрами, а школи - з офісними будівлями.

Доступність допомагає замінити поїздки на особистому транспорті на прогулянки, що дозволяє громадянам економити на транспортних витратах, вести здоровий спосіб життя. Також компактність міського середовища підвищує рівень взаємодії між сусідами багатоквартирних домів, дозволяє мешканцям створювати локальні громади, приймати активну участь у громадських проектах. [6].

Крім поліпшення життєвих умов для людей, переваги від щільної багатофункціональної забудови мають представники бізнесу. Щільність і піша доступність у рамках «міста 15 хвилин» підтримуватиме локальні бізнеси й одночасно сприятиме зменшенню викидів, які в урбанізованому середовищі утворюються переважно через транспорт. Чим більший commute time – час поїздки, наприклад, з дому на роботу, тим вагоміший вплив на довкілля. Інтернет-шопінг і доставка лише погіршують цю проблему [3].

У багатьох країнах якість середовища оцінюється за допомогою системи індексації Walk Score [12]. Для кожної адреси система аналізує сотні пішохідних маршрутів до прилеглих об'єктів інфраструктури. Бали нараховуються в залежності від відстані до зручностей в кожній категорії. Інфраструктура в 5 хвилинах ходьби дає максимальні бали. Так, наприклад, на територіях, оцінених в 90-100 балів, щоденні

завдання городян не вимагають використання автомобіля. Згідно з дослідженнями, підвищення даного індексу на 1 з 100 пунктів призводить до зростання цін на нерухомість приблизно на 500-3000 доларів.

В цілому, наше місто має неоднорідну структуру. І доступність інфраструктури, наша мобільність сильно залежить від того мікрорайону, який ми візьмемо за приклад. Так, мешканці центральної частини Києва протягом 15-20 хвилин зможуть пройти відстань в 1 км. Мешканцям центру дуже пощастить: тут представлена щільна забудова, знижена і середня поверховість, присутні всі необхідні елементи інфраструктури та мобільності. Ця частина міста навіть може похвалитися наявністю змішаних функцій всередині однієї будівлі.

Змішане використання всередині одного кварталу або мікрорайону позбавляє жителів міста від маятникових міграцій з однієї частини міста в іншу. Йдеться про поєднання декількох функцій в межах групи кварталів, окремої земельної ділянки або будівлі, а також при близькому сусідстві житла і комерційних підприємств. Особливістю Києва також стає виражений рельєф, що може ускладнити нашу прогулянку і зменшити доступність. При цьому, наша мобільність в Дніпровському районі матиме зовсім інші характеристики. Це і є приклад тієї самої «сегрегації субурбії». Відстань від початку 2-го мікрорайону до початку 3-го повинна становити 1 км (15-20 хвилин пішохідної ходьби). При цьому наше переміщення буде ускладнюватися відсутністю комфортних тротуарів та озеленення в спекотний сонячний день. Поверховість житлових будинків буде підвищеною, гуляти серед монотонних висоток буде психологічно некомфортно. Тут ми зустрінемо об'єкти соціальної та комерційної інфраструктури, але не побачимо місць прикладання праці і офісів. Цим будуть обгрунтовані щоденні маятникові міграції та ранкові пробки.

В концепції “15-ти хвилинного міста” найважливішим принципом розвитку міста є «Пішохід – міра всіх речей». Ті відстані і той час, який він на них витрачає, повинні вимірюватися пішою ходьбою, а не часом, витраченим на переміщенням в транспорті, і вже тим більше не на особистому автомобілі [1].

Зона пішохідної доступності - територія радіусом близько 400 метрів, яку можна обійти пішки приблизно за п'ять хвилин. Цій ідеї в урбаністики вже щонайменше сто років. У 1920-х роках її аналог запропонував міський планувальник Кларенс Перрі, який працював на той час над генеральним планом Нью-Йорка. Його концепцію «квартальної одиниці» (neighbourhood unit), зокрема, планувалося застосувати для планування міст-супутників, покликаних розвантажити

зростаючі міста.

В такому плануванні створюється максимальна кількість тісних соціальних зв'язків, люди знають один одного в обличчя. Дуже важлива при цьому концепція «кишенькового парку» (pocket park) - скверу чи іншого громадського простору в пішохідній доступності. У доступну щільність повинні входити всім відомі мережеві магазини. Крім того, згідно з містобудівним нормам, зона обслуговування дитячого садка повинна складати до 300 метрів, а у школи - 500 метрів. Цікавий факт: чим менше місто за своїми розмірами, тим більше його жителі використовують особистий автотранспорт в повсякденному житті.

В опублікованому дослідженні Політехнічного Університету Каліфорнії говориться, що реорганізація дорожньо-транспортної системи та впровадження умов для пішого руху, допоможе замінити більше 8% поїздок на автомобілі та скоротити загальний кілометраж на транспорті до 15%. Це може допомогти вирішити проблему смогу в Києві.

#### **Список використаних джерел:**

1. Аммосов Ю. Возвращение дружелюбного города // Эксперт № 17 (464) от 9 мая 2005.

2. Коалиция С40 объяснила суть концепции 15-минутного города [Електронний ресурс]. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.ua-bud.com.ua/ru/sut-kontseptsii-15-minutnogo-goroda/>.

3. Every Street In Paris To Be Cycle-Friendly By 2024, Promises Mayor [Електронний ресурс] // Forbes. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/01/21/phasing-out-cars-key-to-paris-mayors-plans-for-15-minute-city/?sh=6b2633e06952>.

4. Місто 15-ти хвилин [Електронний ресурс] // Мобільність Львова. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://mobilitylviv.com/paris-15-min-city/>.

5. Коаліція 96 міст світу закликає створювати «15-хвилинні міста» [Електронний ресурс] // Хмарочос. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua/2020/07/16/koalitsiya-96-mist-svitu-zaklykaye-stvoryuvaty-15-hvylynni-mista/>.

6. Як перетворити Київ на місто для велосипедистів. Кейси Амстердама, Парижа і Берліна [Електронний ресурс] // Будівельний портал №1. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <http://budport.com.ua/news/18318-yak-peretvoriti-kijv-na-misto-dlya-velosipedistiv-keysy-amsterdama-parizha-i-berlina>.

7. Необходимо будувати «15-хвилинні міста» — коаліція 96 міст світу. Що це і чому таке важливе? [Електронний ресурс] // Строим. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://stroim.in.ua/novosti/neobhidno->

buduvati-15-hvilinni-mista-koaliciya-96-mist-svitu-shho-ce-i-chomu-take-vazhlive/.

8. Новый урбанизм [Електронний ресурс] // HISOUR HI SO YOU ARE. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.hisour.com/ru/new-urbanism-40556/>.

9. Новый урбанизм: у пошуках виходу з урбаністичного колапсу. // Український географічний журнал. – 2015. – С. 33–40.

10. Что такое «15-минутный город»? [Електронний ресурс] // 34 travel. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://34travel.me/post/15-min-city>.

11. Дорожная диета: Концепция 15-минутного города [Електронний ресурс] // Steppe. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://the-steppe.com/razvitie/dorozhnaya-dieta-konceptsiya-15-minutnogo-goroda>.

12. Walk Score Methodology [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://www.walkscore.com/methodology.shtml>.

*Зубрицька Аніта Олексіївна,  
Тарасенко Іванна Іванівна,  
студентки будівельного факультету КНУБА*  
**Науковий керівник: к.і.н., доц. Ярошук Інна Володимирівна**

## **ПОНЯТТЯ РОЗУМНОГО МІСТА В ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИЦІ УПРАВЛІННЯ МІСЬКИМ РОЗВИТКОМ**

**Актуальність теми.** Обговорюючи проблему розвитку міських територій, можна виділити новий етап урбанізації - етап створення розумного міста. Сьогодні все більше міст позначають як «інтелектуальні» або «розумні», хоча не існує чіткого визначення, яке б визначало критерії, яким повинні відповідати міста, щоб вважатися такими. Існуючі набори критеріїв є відносно неоднозначними, вони мають різні пріоритети залежно від регіону і т.д. Тому надзвичайно важливо і корисно визначити, чи можна вважати міста розумними містами, в якій мірі та на яких підставах.

**Метою дослідження** є визначити, наскільки концепція розумне місто використовується для управління містами загалом та можливість застосування концепції розумного міста у економічному сегменті.

Урбанізація є одним із найважливіших соціальних процесів, що відбуваються на всіх континентах і характерним для нашого століття.

Це зазвичай визначається як процес концентрації населення в певних точках географічного простору, переважно в міських районах. Це означає динамічний приріст міського населення та його частку в загальній чисельності населення даної території, а також просторовий розвиток міст та прийняття міського способу життя сільським населенням. Сильна концентрація населення та різні форми їх діяльності призводять до збільшення складності життя та незліченних взаємозв'язків між різною діяльністю людей, організацій, підприємств, установ, неформальних груп з різними цілями та потребами. У сучасних термінах урбанізацію слід сприймати ширше, як багатовимірну систему економічних, соціальних, демографічних та культурних процесів, результатом якої є зростання міст та міського населення, концентрація цих груп населення, поширення міст на все більші та більші площі, просторова концентрація підприємств та адміністрації, формуючи характерні форми антропогенного розвитку та пропаганди міського способу життя. В даний час у всьому світі, включаючи Україну, процеси урбанізації знаходяться під впливом глобалізації, а також технічного та технологічного прогресу. У міру концентрації населення міста повинні максимально відображати соціальні та ділові потреби. Але ці потреби постійно розвиваються, і час у його соціальному розумінні, поряд із якістю життя, стали надзвичайно важливими. Соціальні, економічні, культурні та екологічні умови проживання людей змінювались. Технічно-технологічний прогрес та інновації створюють нові можливості для задоволення колективних потреб міського населення. Покращене задоволення цих потреб, що відображається якістю життя, сприймається як рівноцінне розвитку міст. Таким чином, розвиток міст можна визначити як процес позитивних змін (кількісного зростання та якісного прогресу), що відбуваються в даному місті (міській зоні), який враховує потреби, уподобання та ієрархію цінностей, характерних для цієї території та її громади [1, с.112.].

Глобалізація має численні показники, одним з яких є швидкий обмін інформацією в глобальному масштабі. Завдяки цьому обміну будь-які переваги, які пропонують багаті міста високорозвинених країн своїм мешканцям, можуть швидко спостерігатись у містах менш розвинених країн. Сучасні рішення, що використовуються в місті, можуть бути використані як зразки в іншій країні, на іншому континенті. Однак впровадження таких новинок для покращення рівня життя завжди тягне за собою відповідно високі фінансові витрати. Через це країни та міста з нижчим рівнем соціального та економічного розвитку, як правило, не в змозі йти в ногу з динамічним розвитком багатьох міст світу.

На сьогодні дослідники міст мають широкі знання про класичні фактори та процеси, що впливають на розвиток міст, а також про бар'єри та проблеми, що обмежують його. За останні 40 років було створено численні концепції щодо механізмів розвитку, а також інструменти, які можуть використовуватися владою для стимулювання та контролю процесів, що відбуваються в місті. На цьому етапі слід вказати на фази урбанізації, починаючи з першої - урбанізації, через субурбанізацію та дисурбанізацію до реурбанізації, пов'язану з просторовим розвитком міста та змінами місцевого населення, та теорію економічної бази, яка стверджує, що функції, що виконуються містом, можна розділити на експортні функції (матеріальне виробництво для надлокального ринку, обробка та розподіл інформації з обсягом більшим, ніж місто, часто навіть країна, надання послуг населенню за межами міста), та функції пов'язані з послугами для місцевого населення та місцевого ринку. Останні (або різні види діяльності, які він охоплює) та масштаби впливу визначають розвиток міста. Містоутворююча роль промисловості відображалася не тільки в динаміці процесів урбанізації, але й суттєво впливала на формування просторових та функціональних структур. Теорія зовнішніх ефектів - одна з теорій, що пояснює формування та динаміку розвитку міст. Створення зовнішніх ефектів є метою будь-якої діяльності. Їх величина, масштаби та напрямки залежать від загального рівня соціального та економічного розвитку. Різниця у просторовому розвитку призводить до різноманітних зовнішніх ефектів. Там, де діяльність активізується на обмеженій території, тобто в містах, зовнішні ефекти будуть подвійними. В останні роки можливості розвитку міст розглядалися в контексті конкурентоспроможності міста, тобто створення найбільш сприятливих умов для підприємств з метою залучення нових інвесторів. Концепція сталого розвитку, найбільш широко пов'язана з природоохоронною діяльністю, визнає необхідність підтримання природного середовища в максимально інтактному стані. Цей розвиток може розглядатися як ціле, так і як поєднання різних інгредієнтів: екологічних, соціальних, економічних та просторових. Це тягне за собою відхід від статичної та захисної поведінки, зосередженої на усуненні наслідків, до превентивних дій, що дозволяють не тільки вирішити проблему, але й досягти більш високого рівня розвитку міст [3 с.64].

Креативність як фактор регіонального розвитку з'явилася у працях шведського урбаніста та географа Гуннара Тернквіста у 1980-х роках. Його роботи включають коментарі щодо взаємозв'язку між творчим

середовищем та освоєнням території. Він зупинився на чотирьох факторах, що мають важливе значення для розвитку:

- великі інформаційні ресурси та можливості їх передачі всередині району,

- знання, їх придбання та накопичення з часом різними організаціями та установами,

- компетенція в різних сферах та видах діяльності [4].

Поєднання цих елементів утворює область, основною причиною якої є творчість, тобто широкомасштабна здатність створювати нові матеріальні та нематеріальні форми та цінності. Міський розвиток, що походить із секторів культури та науки, а також творчого капіталу та економічного потенціалу в них, які служать основою для формування та розвитку креативних індустрій, дозволяють назвати місто творчим.

Чотири сфери передбачають процеси розвитку, а саме:

- креативний капітал, спільно створений креативними професіоналами, що також відображається на соціальному капіталі та ефективності управління,

- спеціальна матеріальна та нематеріальна, технологічна та інформаційна інфраструктура,

- міські простори, які належним чином розвинені, привабливі для людей та середовищ, установ, творчої діяльності (таких як технологічні парки, культурно-розважальні зони, пожвавлені постіндустріальні споруди, що використовуються для різних культурних, наукових, спортивних та виставкових цілей),

- креативні галузі, які служать основою економіки, важливим сегментом економічної діяльності міста.

Річард Флорида, який створив термін "креативний клас", доводить, що міста, що збирають найбільш творчих та динамічних людей, розвиваються найбільш динамічно. Для того, щоб підтримувати завдяки цій високій динамічності розвитку такі міста повинні будуть забезпечити своїм мешканцям високий рівень життя, цікаві розваги та свободу самовираження (Флорида, 2010). Концентрація людей, капіталу, виробництва та споживання в містах також є економічно виправданою. Концентрація визначає ефективність, зокрема, завдяки перевагам агломерацій. Але величезні міста також переживають численні соціальні конфлікти, що впливають, перш за все, з диверсифікованого рівня достатку міських громад. [5]

Історія розвитку кожного міста включає часи процвітання, стагнації та депресії. На фазу, яку переживає дане місто, завжди впливає ряд факторів, таких як політична та економічна стабілізація країни,



загальнодержавна політика розвитку, глобалізація, глобальні економічні кризи, вибір місцезнаходження інвесторів, особисті рішення мешканців, діяльність муніципальної влади, підприємництво та добробут мешканців. Протягом століть, незалежно від континенту країни, населення концентрується в містах, реформуючи їх структуру, культуру, економічну силу, сферу впливу, впроваджуючи інновації та нові форми розвитку, впливаючи на громадські простори та правила співіснування, створюючи сучасні ставлення тощо, що без сумніву свідчить, що майбутнє буде міським. Тому так важливо в процесі управління містом (міськими структурами) враховувати потреби та очікування міських громад, які демонструють мобільність, підприємливість, творчість і для яких рівень життя особливо важливий. Чим важливішим, насправді, тим більше уваги приділяється часу, необхідному для повернення з дому на роботу та доступу до сфери послуг.

Міста є основою цивілізованого світу. Вони є не лише створенням людської праці, результатом надзвичайної співпраці між людьми, а й місцем, де зосереджується їх діяльність, інкубатором нових ідей та рушійною силою економічного зростання. Процес урбанізації є характерною рисою сучасної цивілізації, і її перебіг і характер пов'язані з глобалізацією та технічним прогресом. Протягом десятиліть увага вчених та політиків було зосереджено на питанні джерела розвитку у містах та міських районах, а також на тому, наскільки якість систем надання товарів та послуг впливає на якість життя. Все частіше найважливіші фактори, що служать основою для розвитку міст, включають соціальний капітал, знання та передові технології, що дозволяють економити час та енергію. У контексті розвитку міста аналізуються від науковців з багатьох різних наук. Економісти обговорюватимуть витрати на функціонування міста, понесені довгостроково обома владами (маючи на увазі вартість комунальних послуг), а також витрати на мешканців та інших користувачів. Витрати можна розрахувати для таких районів, як комунальний транспорт, громадське освітлення, опалення, поводження з відходами, утримання громадських об'єктів або забезпечення громадської безпеки. З економічної точки зору взаємозв'язок між витратами та ефектами має особливе значення. [6, с 90]

Розглянемо загальні передумови концепції «розумного міста»:

Концепція містобудівного розвитку «розумного міста» базується на різних сферах прийняття рішень, пов'язаних із якістю життя, перевагою заощаджень або отриманням найкращого співвідношення довгострокових витрат і ефектів, розглядаючи при цьому системний

підхід до вирішення заданої ситуації. проблема. Розумне місто - це нова концепція, спрямована на сучасне управління містами (міськими територіями), використовуючи новітні технічні засоби, пропонувані передовими технологіями (включаючи ІТ), відповідно до екологічно чистих принципів та зберігаючи тенденцію до економії ресурсів та досягнення очікувані результати. Розвиток інноваційних технологій, особливо комп'ютерних та комунікаційних, що використовуються в різних сферах людської діяльності, дозволяє значно покращити функціональність сучасних міст. Інтелект - це в широкому розумінні здатність вирішувати проблеми, сприймати стосунки, вчитися, пристосовуватися до мінливих зовнішніх обставин, користуватися можливостями, запобігати погрозам, діяти цілеспрямовано, мислити раціонально та ефективно справлятися з проблемами, активно обробляти інформацію, діяти логічно та передбачити наслідки тощо. Якщо ми розглядаємо концепцію «розумного міста», управління містом повинно характеризуватися зазначеними вище ознаками інтелекту. Інновації та технології сприяють “розумному” управлінню як в громадських організаціях, так і в містах, хоча очевидно, що люди (органи влади, суспільство, користувачі, політики) реалізують правила цієї концепції. Спочатку модель розумного міста застосовувалась до інформаційних технологій, які можна було б використовувати для планування розвитку міста. Першою публікацією з даної тематики вважається книга Ішіді та Ісбістера про методи, які інформаційне суспільство застосувало для створення віртуального простору міста, використовуючи Інтернет та ІТ-інфраструктуру.[8]

Подальші статті еволюціонували до методу управління містом, здатність залучати фахівців вищого класу або здатність розвивати та поглинати інновації . Сучасні визначення розумного міста наголошують на різних аспектах функціонування міста, з особливим акцентом на ролі транспортної та телекомунікаційної інфраструктури, ІКТ, цифрових медіа, креативних індустрій та культурних ініціатив для покращення соціально-економічної та політичної ефективності та освіченого суспільства, використовуючи нові канали комунікації з державним управлінням. У дискусії про поняття розумного міста в літературі роль передових технологій у функціонуванні міста є характерним та суттєвим елементом. Ідея полягає у багатогранному підході до розвитку міст, заснованому на конкурентоспроможності, сталому розвитку, розумі у вирішенні різних проблем, одночасно використовуючи можливості, надані комп'ютерними системами. В останні два десятиліття національні та місцеві політики в різних регіонах світу намагалися визначити правила сприяння використанню ІКТ для

стимулювання розвитку міських територій, але вони все ще страждають від відсутності чітких критеріїв для розрізнення розумніших та менш розумні міста. Таким чином, доступність та якість нових технологій не є єдиними показниками «розумності» - деякі дослідники включають у цю концепцію взаємозв'язок між інфраструктурою ІКТ та економічною ефективністю. Інші зазначають, що проблеми зростаючих агломерацій зазвичай вирішуються за допомогою творчих засобів, співпраці між зацікавленими сторонами, людського капіталу та інноваційних ідей - іншими словами, "розумних" методів. Тому розумні міста повинні сконцентруватися на нових рішеннях, що дозволяють розвивати сучасні міста шляхом якісного та кількісного підвищення їх продуктивності.

Концепція розумного міста поєднує в собі кілька ідей розвитку міст. Європейський підхід до розумних міст базується на діях, спрямованих на зменшення викидів вуглекислого газу, а також на ефективне використання енергії у всіх регіонах, одночасно покращуючи якість життя мешканців.[9]

Відповідно до загальноєвропейського бачення, розумні міста базуються на партнерствах, створених для стимулювання прогресу у сферах, де виробництво, розподіл та використання енергії, а також мобільність, транспорт та передові технології тісно пов'язані та пропонують покращену якість послуг при одночасному зниженні споживання енергії та ресурсів та зменшення викидів парникових газів. Передбачається, що сучасні розумні міські технології є важливим внеском у сталий розвиток європейських міст. Європейські міста є попередниками переходу на низький рівень викидів економіка завдяки, перш за все, стимулюванню інвестицій в інноваційні та інтегровані технології. У США за останні три десятиліття було розроблено різні концепції, пов'язані, зокрема, із використанням інновацій та передових технологій у різних районах міст. Ідея міст, заснованих на знаннях, головним чином була зосереджена на освіті, розвитку інтелектуального капіталу, постійному навчанні, творчості та підтримці високого рівня інновацій. ІКТ, наявні в містах, вважалися головними чинниками розвитку цифрових міст. Поновлювані джерела енергії та зосередження діяльності з охорони навколишнього середовища були рушійною силою розвитку екоміст. Проблеми у визначенні елементів розумних міст знайшли своє відображення у проблемах пошуку чіткого визначення цього поняття. Але, незважаючи на відсутність консенсусу щодо визначення розумних міст, вчені погоджуються щодо кількості вимірів, які охоплює це поняття.

Вважається, що міста можна визначити розумними, якщо вони мають такі елементи:

1. Розумна економіка - міста повинні мати високу продуктивність на основі використання та поєднання засобів виробництва з використанням знань, клімату інновацій та гнучкого ринку праці ; економіка повинна характеризуватися використанням інноваційних рішень та гнучким пристосуванням до мінливих обставин. У цьому сенсі цей термін також відноситься до «розумних» галузей ІКТ, а також до ділових та технологічних зон.

2. Розумна мобільність - завдяки сектору ІКТ місто стає величезною мережею зв'язків між усіма своїми ресурсами. І традиційний транспорт, і цифровий зв'язок повинні базуватися на передових технологіях, необхідних для раціонального використання існуючої інфраструктури.

3. Розумне середовище - розумне місто оптимізує своє споживання енергії, використовуючи відновлювані джерела енергії та інші засоби, прагне мінімізувати викиди відходів та ґрунтує свою політику поводження з відходами на принципах сталого розвитку. Екологічна діяльність також вимагає високого рівня екологічної освіти.

4. Розумні люди - суспільство, що навчається. Усі зміни в місті повинні ініціювати мешканці, які за умови відповідної технічної підтримки можуть запобігти надмірному споживанню енергії та забрудненню та намагатись покращити якість свого життя.

5. Розумне життя - дружнє середовище, особливо завдяки забезпеченню широкого доступу до державних послуг, технічної та соціальної інфраструктури, високого рівня безпеки, широкої культурної та розважальної пропозиції, а також належного догляду за навколишнім середовищем та зеленими насадженнями.

6. Розумне управління - розвиток у цьому відношенні вимагає формування належної системи управління, розробки процедур, що вимагають співпраці місцевих органів влади та інших користувачів міста, та використання нових технологій в управлінні містом.

Сюди також входить розумне державне управління, яке здатне створювати знання та використовувати їх на практиці.

Зазначені шість вимірів розумних міст пов'язані з традиційними регіональними та неокласичними теоріями зростання та розвитку міст. Вони засновані на конкурентоспроможності міст і регіонів, соціальному капіталі, управлінні та новому державному управлінні, включаючи використання передових технологій серед елементів. Тому слід припустити, що ця концепція перевищує використання нових технологій з метою більш ефективного використання енергетичних ресурсів та рахунок викидів CO<sub>2</sub>, включаючи також інші сфери міського життя та функціонування державного управління.

Розглядаючи, які сектори пов'язані з показниками "розумного міста", ми можемо перерахувати, крім вищезазначених економіки, навколишнього середовища, якості життя, управління, мобільність, люди, які мають очевидне відношення до розвитку міст, такі фактори: будівлі, муніципальні функції, громадські місця, ландшафт / екосистеми, відходи, вода, енергія, ІКТ, комунікації, мобільність [8].

Підхід до розвитку міст, заснований на концепції «розумних міст», є результатом необхідності усунення або обмеження шкідливих явищ у повсякденному житті міських людей, що висловлюються сучасними суспільствами, а також можливостей, що надаються технічним і технологічним розвитком, в т.ч. ІТ. Суттєві проблеми сучасних умов руху, які також зазнають українські міста, включають:

- збільшення заторів на дорогах, спричинення втрат часу при транзиті,
- відсутність добре організованого громадського транспорту,
- поширеність автомобілів як основних засобів зв'язку (дорожня безпека, зіткнення, аварії, забруднення повітря),
- зростаючий тиск на незабудовану, привабливу землю,
- втрата переваг у міських центрах, небезпеки, що виникають через ослаблення соціальних зв'язків та зростаючу поширеність усіх типів соціальних патологій.

Роблячи висновки, зауважимо наступне. Розвиток високих технологій, що дозволяє швидко, необмежену передачу даних, наявність баз даних, появу ефективною та легко програмованої інфраструктури, а також зростаюча мережа датчиків та рульових модулів - все це призводить до збільшення комп'ютеризованих міст. Основною перевагою цієї загальної тенденції є те, що якість послуг, що надаються мешканцям, зростає, тоді як економіка з точки зору фінансових ресурсів, а також часу та енергії, необхідних для функціонування міста, стає можливою. Що стосується українських міст, то загальною тезою є те, що їх технологічна відсталість залишається однією з головних перешкод для прийняття рішень та раціонального використання ресурсів. Україна все ще стикається із завданням реалізації урядового плану інформатизації. До його основних цілей належать:

- надання послуг ІРЦ, яке добре підходить як для громадян, так і для бізнесу;
- Підвищення ефективності та результативності державного управління шляхом впровадження сучасних технологій ІРЦ;
- Створення умов для розвитку інформаційного суспільства.

Більше того, органи місцевого самоврядування повинні шукати рішення, які дозволять їм використовувати сучасні технології в процесах управління містом, зокрема, з точки зору енергетики, транспорту, житла, громадської безпеки та електронного управління.

#### **Список використаних джерел та літератури:**

1. Косарева Н.Б. Экономическая урбанизация / Н.Б. Косарева, Т.Д. Полиди, А.С. Пузанов — Москва : Фонд «Институт экономики города», 2018. — 418 с.
2. Top Ten Cities Through History— 10 найбільших міст планети у різні історичні епохи. – С. 180-181. – Режим доступу: <https://www.wikiwand.com/uk/Урбанізація>.
3. Ключко Т.В. Современные особенности процессов субурбанизации / Т.В. Ключко // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. 2013. – № 61. – С. 63-68.
4. Історична географія. Спецкурс з історії Ю.В. Котляр. – 246 с. – Режим доступу: <https://me.gov.ua/Files/GetFile?lang=uk-UA&fileId=af445fd0-2722...>
5. Homo creativus. Як новий клас завойовує світ 412 с. – Режим доступу: <https://knygy.com.ua/index.php?productID=9786177513000>.
6. Захист критичної інфраструктури: проблеми та перспективи впровадження в Україні / Д. С. Бірюков, С. І. Кондратов. – К.: НІСД, 2012. – 92 с.
7. Самойленко Л. В., Визначення стану стійкості правобережного схилу долини Дніпра в районі Києва (на підставі розрахунку коефіцієнта стабільності) // Геологічний журнал. - № 1. – С. 101–107.
8. Цифровые города: технологии, опыт и перспективы на будущее / Т.Исида. К.: Исбистер, – 234 с.
9. Coaffee J. Terrorism, Risk and the Global City – towards urban resilience. – Ashgate, 376 p.
10. Рудько Г.І. Техногенно-екологічна безпека геологічного середовища. — Львів, 2001. — 220 с.

*Зузяк Анжела Борисівна,*  
*студентка архітектурного факультету КНУБА*  
**Науковий керівник: д.арх., доц. Устінова Ірина Ігорівна**

## **РЕНОВАЦІЯ ПРОМИСЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ У ГЕНЕРАЛЬНОМУ ПЛАНІ КИЄВА**

Визначення розвитку, стратегій раціонального планування, забудови, використання території, регулювання містобудівної діяльності населеного пункту здійснює генеральний план. На сьогоднішній день ведеться активна розробка нового Генерального плану розвитку міста Києва та його приміської зони до 2025 року. [1]

Згідно Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», Генеральний план населеного пункту є основним видом містобудівної документації на місцевому рівні, призначеної для обґрунтування довгострокової стратегії планування та забудови території населеного пункту. Його головною метою є виявлення ресурсів (природних, територіальних, трудових, виробничих, науково-технічних, інтелектуальних тощо) для забезпечення збалансованого сталого розвитку міста, формування повноцінного життєвого середовища для сучасного та наступних поколінь, а також удосконалення соціальної, виробничої, комунікативно-інформаційної, інженерно-транспортної, екологічної інфраструктури, для поліпшення умов проживання, відпочинку й оздоровлення населення, збереження культурної спадщини [2, *ст 17*].

Промислові території є невід'ємною частиною міського середовища. В останні роки в світі простежується тенденція до деіндустріалізації міських територій, що пов'язана з поступовою зміною технологій в різних сферах виробництва, за для підвищення якості життя міського населення. Колишні виробничі території займають значний відсоток найбільш інвестиційно-привабливих територій, що мають значний містобудівний потенціал та можуть бути резервом земельного фонду для міста.

Доцільність реновації виробничих об'єктів та територій зумовлюються соціальними, економічними, психологічними, та естетичними чинниками. Зміна функціонального призначення промислових територій центральних частин міста дозволяє підвищити ефективність використання таких територій, економічну доцільність та сприятиме поліпшенню їхньої екологічної ситуації.

За даними «Генерального плану розвитку міста Києва» промислово-виробничі, комунально-складські та території спеціального

призначення використовуються неефективно. Вони не відповідають реаліям сьогодення, екологічним вимогам та перспективам розвитку міста. Площа промислових та комунально-складських територій на сьогоднішній день складають 6,6 тис. га. що становить 7,9 % від загальної площі міста [1, с. 35].

Промисловий та комунально-складський сектор економіки міста Києва формують близько 7 тис підприємств, що зосереджені у 3 виробничих зонах, 17 районах, 29 територіальних групах підприємств, а також розташовуються поза їх межами [1, с. 35].

Більша частина промислових територій розташована на правобережжі. Серед них найбільшими виробничими територіями є промрайони «Подільсько-Куренівський», «Нивки», «Відрадний», «Теличка» та ін. На лівобережжі – це промрайон «Дарницький», «Дніпровський», «Троещина» та ін.

Проблема полягає у тому, що переважна частина цих підприємств мають застарілі й зношені основні виробничі фонди, продукція багатьох не користується попитом, приміщення здаються в оренду, значні території зайняті відходами й шкідливими речовинами, що є екологічно небезпечними для навколишнього середовища. Крім того, на виробничих територіях міста сформувалися значні ділянки, на яких розташовані виробничі будівлі та технологічні споруди, що не використовуються за призначенням, утворюючи забруднені території, ускладнюючи їх функціонування та посилюючи екологічний дисбаланс. Тому більшість підприємств потребують реструктуризації, перепрофілювання, забезпечення санітарного та екологічного оздоровлення середовища, більш ефективного використання територій, суттєвого поліпшення архітектурної та естетичної якості забудови [1, с. 36].

Для багатьох країн Європи, такі як Англія, Іспанія, Німеччина та ін. проблема реновації промислових територій у великих багатофункціональних, постіндустріальних містах набула особливої актуальності. У закордонному досвіді реновації промислових територій характерним є формування сельбищних багатофункціональних зон на територіях нефункціонуючих виробничих об'єктів, створюючи єдине середовище, що об'єднує всі потреби людини у роботі, відпочинку, житла, обслуговування, культури і т.д.

В Україні реновація та реорганізація промислових територій на сьогоднішній день ускладнена економічною ситуацією у державі та недостатністю досліджень у цій галузі.

У проектних пропозиціях Генерального плану закладена стратегія зменшення площ та реновація промислово-виробничих територій.



Планується вивільнення до 60% загальної площі промислових та комунально-складських територій, з них близько 1 662 га під будівництво житлово-громадської забудови, інженерно-транспортної інфраструктури та озеленення територій. Зокрема, проектом Генерального плану, запропоновано перепрофілювання під нове функціональне використання промислових і комунально-складських територій у наступних промзонах: [1, табл. 10.2]:

- Промрайон «Нивки» (база Київського державного авіаційного заводу «Авіант», ВАТ «Київмедпрепарат», ПрАТ «ОТІС») – громадська забудова (діловий центр «Нивки-Сіті», адміністративно-офісні центри, офісно-готельний центр, торгівельно-розважальні центри), житлова багатоквартирна забудова, об'єкти соціальної сфери, підприємства науково-виробничого призначення, об'єкти інженерної та транспортної інфраструктури;

- Промрайон «Відрадний» (комунально-складські об'єкти і бази, спец території, ТОВ «КТД» (завод Лепсе), ВО «Київприлад», ВАТ «Електроприладпостач», 6-й Київський авторемонтний завод, ТОВ «Кнауф Гіпс», Київський склозавод, ПАТ «Домобудівний комбінат № 3, ЗАТ «Київметал», НВО «Меридіан» ім. Корольова, ЗАТ «Київське центральне конструкторське бюро арматуро будування») – допустиме в межах державних норм будівництво житла, об'єктів громадської і соціальної сфери та транспортної інфраструктури;

- Промрайон «Теличка» (виробництво теплової та електричної енергії, деревообробна, комунально-складські об'єкти і бази, Компанія «Атем», Філія АК «Київенерго» ТЕЦ №5, ПрАТ «Асфальтобетонний завод» (перепрофілювання) – реструктуризація частини території під громадську забудову, житлову забудову, зелені насадження загального користування (паркова зона вздовж набережної);

- Промзона «Корчувате» (науково-дослідницька діяльність, приладобудування, комунально-складська, Інститут ядерних досліджень НАН України, Український науково-дослідний інститут гідрометеорологічний інститут, Інститут фізики НАН України) – реструктуризація території підприємств, що не працюють, під житлову та громадську забудову;

- Промзона «Пирогово» (виробництво харчових продуктів, об'єкти транспорту, склади та офісно-розважальні комплекси, Пивзавод «Славутич», тютюнова фабрика «Реєтсма-Київ», ПАТ «Київський завод Радар») – реструктуризація частини території під житлову та громадську забудову;

- Промрайон "Воскресенський" (харчова, хімічна, комунально-складські об'єкти і бази, об'єкти транспорту, ПАТ «Хладокомбінат №3»,

ВАТ «Укрпластик», ПАТ «Київський завод Граніт», Деснянська водопровідна станція) – реструктуризація частини території під житлову та громадську забудову;

- Промзона "Березняки" (Науково-дослідна база) – реструктуризація частини території під житлову та громадську забудову;

- Промрайон "Дарницький" (виробництво фармацевтичних препаратів, об'єкти транспорту, спец території, ПАТ «Київський радіозавод», Дарницький державний вагоноремонтний завод, ПАТ «Київська виробнича компанія Рапід», Дарницький інсуліновий завод «Індар», ПрАТ «Фармацевтична фірма «Дарниця», Локомотивне депо «Дарниця») – реструктуризація частини території під житлову та громадську забудову;

- Промзона «Позняки» (ДП «Київський державний завод «Буревісник» (реконструкція з інтенсифікацією виробництва), Комунально-складські об'єкти та бази) – реструктуризація частини території під житлову та громадську забудову та ін.

Отже, стратегія розвитку міста за рахунок переосвоєння промислових територій за Генеральним планом міста Києва мають великі перспективи.

Вдосконалення технології виробництв, зменшення площ неефективного використання промислових і комунально-складських територій, реновація занедбаних територій під житлову та громадську забудову, особливо в прибережних зонах Києва, значно підвищить соціально-економічний та екологічний потенціал столиці. Визначення ж конкретного напрямку нового використання територій колишніх виробничих зон вимагатиме комплексного наукового обґрунтування проектних рішень.

#### **Список використаних джерел та літератури:**

1. Генеральний план міста Києва. Основні положення. 2020. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://kyivgenplan.grad.gov.ua/wp-content/uploadsA/2014/11/ОСНОВНІ-ПОЛОЖЕННЯ-проекту-ГЕНПЛНУ-10.03.2020-10.03.2020.pdf>.

2. Про регулювання містобудівної діяльності: закон України від 17 лют. 2011 р. № 3038-VI [Електронний ресурс] / Верховна Рада України – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>.

3. Про основи містобудування: закон України від 16 лип. 1992 р. № 2780-XII [Електронний ресурс] / Верховна Рада України – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2780-12>.

*Зуйко Євгенія Олегівна,*  
*студентка архітектурного факультету КНУБА*  
**Науковий керівник: д.і.н., проф. Деревінський В.Ф.**

## ІСТОРИЯ ТА ДЕЯКІ ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МІСТА ОДЕСА

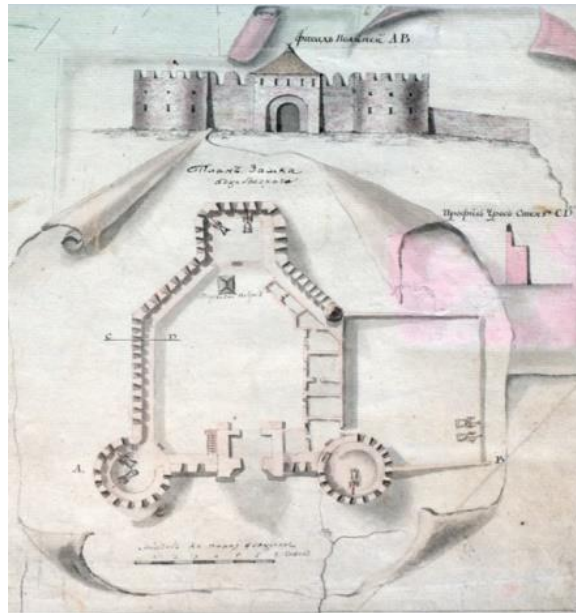
**Анотація:** Представлено інформацію про історію виникнення та поступовий розвиток міста Одеси. Досліджені зміни в місті, які сталися за роки незалежної України. Знайдені проблеми, які існують на теперішній час. Відображено план розширення міста.

**Ключові слова:** місто, розвиток, Південна Україна, розташування, проект, управління, реставрація, Генеральний план.

Одеса – одне з найбільших міст України, розташоване на північно-західному узбережжі Чорного моря. Це місто стало сучасним транспортно-логістичним вузлом, торговельним, промисловим, науковим, туристичним та культурним центром Південної України. Вдале географічне розташування дає змогу розвиватися у міжнародному співробітництві та в зовнішньоекономічній діяльності. Морський бізнес займає більшу частину економіки міста. Одеса та міста-супутники (Іллічівськ, Південний) формують важливий торговельно-промисловий комплекс. [2]

Територію Одеси з давніх часів використовували як якірні стоянки та порти. У місті перші ознаки людей почали з'являтися ще в епоху верхнього палеоліту. Було виявлено сліди племен ямної та катакомбної культур, та знайдено слід грецьких поселень та черняхівської культури.

Гуни та авари заволоділи причорноморським степом у V–VI ст., але ще продовжили своє існування селища землеробів, які були засновані ранніми слов'янами.



*Рисунок 1. Фортеця Ені-Дунья*

На територіях Північного Чорномор'я у XV ст. була встановлена влада Кримського ханства (васал Османської імперії). Цей час був періодом занепаду Коцюбіїва і пізніше недалеко від нього почалися роботи зі зведення фортеці Ені-Дунья (Рис. 1), і в місто почали заселятися знову люди.

Під час другої російсько-турецької війни війська Росії об'єдналися з загоном колишніх запорозьких козаків у 1789 р. та взяли під контроль Хаджибей(колишній Коцюбіїв). Підписання Яського миру повністю закріпило Очаківську область під владою Росії.

1794 рік вважається часом початку робіт по зведенню нового міста і роком, коли заснували Одесу. Франц де Волан був інженер-полковником російської армії. Саме за його проектом було збудоване місто. За його планом Одеса повинна була мати прямокутну мережу вулиць, де головні магістралі спрямовувались у бік моря.

Одесу почали називати «вікном Росії в Європу», і це місто стає найбільшим постачальником зернових культур в Європу та Азію. За даними перепису населення 1797 року в Одесі мешкало 3455 осіб.

У 1805 році Одеса стає новим адміністративним центром Новоросійського краю, який став очолювати герцог Арман Еммануїл де Рішельє (градоначальник Одеси). Місто почало розвиватися через процвітаючу морську торгівлю, також урядом надавалися пільги та велося гарне управління містом. [1]

Особливість Одеси полягає в тому, що в ній проживав строкатий етнічний склад. Місто почало формуватися як багатонаціональне, і завдяки цьому почало створюватися особливе планування та свій неповторний культурний фон.

У 1853–1856 роках Одеса дуже постраждала від бомбардувань англо-французької ескадри.

З 1865 року було відкрите залізничне сполучення з Одеси до Балти, Єлисаветграду та Києва. У 1873 році завдяки відкриттю водогону Дністер-Одеса була вирішена проблема з водопостачанням. У 1890-х роках стала працювати каналізація, а на початку ХХ століття люди почали користуватись електроосвітленням.

Після руйнівного періоду революції та радянської інтервенції 1917–1921 рр. місто було у стані занепаду. Зазнало знищення в роки Другої світової війни.

Після війни місто стало достатньо великим індустріальним центром, в якому була розвинена багатогалузева промисловість, на основі якої був сформований Одеський промисловий вузол. В місті функціонували підприємства машинобудівної, хімічної, нафтопереробної, деревообробної, легкої та харчової промисловості.

У 1975 році житловий фонд Одеси збільшився вдвічі порівнюючи з 1940 роком. Почалося будівництво нових районів: Південного, Південно-Західного, Північно-Східного та Таїровського. Не зважаючи на будівництво нових мікрорайонів, зовсім не відбувалося відновлення історичного центру міста. Це призвело до занепаду деяких пам'яток архітектури. Почалися спроби радянської влади змінити цінності місцевих мешканців. Проводилося знищення кладовищ та храмів, спотворення інформації про відомих осіб та відбувалась фальсифікація історії. [3]

У 1991 році Верховною Радою України було ухвалено Акт проголошення незалежності України. На референдумі 1 грудня підтримали проголошення незалежності 85% жителів Одеси та області.

Після розпаду Радянського Союзу у місті починається будівництво храмів. У 1993 році почалося будівництво храму на Гагарінському плато (Аркадія), будівельні роботи якого завершилися через два роки. В той самий час почалися роботи по зведенню храму Святителя Миколая (Морвокзал).

У 1995 році за рішенням Одеської міської ради відбулося перейменування деяких вулиць в їхні історичні назви.

У 1999 році відбулося відкриття пам'ятника «12 стілець», а наступного року почав роботу Будинок-музей М. К. Реріха.

У 2001 році через будівництво готелю «Одеса» (Рис. 2) було багато суперечок, тому що не всім подобалася висока будівля, яка псувала Морвокзал та закрила краєвид з Потьомкінських сходів.



*Рис. 2. Морвокзал та готель «Одеса».*

У 2002 році Одеська міська рада утворила чотири райони, які об'єднали вже ті, що існували. В Одесі утворилися такі райони: Київський, Малиновський, Приморський та Суворовський. [7]

Історичний центр міста «Одеса-Центр», який знаходиться в охоронній зоні, містить у собі велику кількість пам'яток архітектури, історії, культури та закріплює за собою головну культурно-туристичну функцію. За останні 20 років в Одесі почалася забудова історичного центру, руйнуючи або перебудовуючи будівлі історичного та культурного значення. Нажаль, велика частина пам'яток архітектури знаходяться в аварійному або незадовільному стані, а деякі будівлі були демонтовані. Наразі втілюється комплексна реставрація фасадів (відновлювання ліпнини, карнизів, віконних прорізів та балконів в аутентичний вигляд) та дахів пам'яток архітектури, для збереження історичного центру міста за програмою 2019-2021 років. [4]

Згідно з чинним Генеральним планом м.Одеси щільність населення налічує 6185 осіб/м<sup>2</sup>, середня житлова забезпеченість одного жителя складає 181 м<sup>2</sup>, і цей показник нижчий, якщо порівнювати з іншими містами в Україні.

Можливості розвитку м.Одеса були викладені у генеральному плані (Рис. 3), в якому розглядається в рамках планувального утворення «Велика Одеса» між територією Сухого та Григор'євського лиманів та транспортним коридором «ЧЕС – Євразійський».



Рис. 3. «Велика Одеса» згідно з Генпланом.

До складу «Великої Одеси» було заплановано включити наступні населені пункти: Одесу, Крижанівку, Фонтанку, Нову Дофінівку, Чорноморське, Григорівку, Нові Білярі, Іванове, Світле, Красносілку, Ілічанку, Корсунці; Протопопівку, Набережне, Латівку, Усатове, Нерубайське, Велику Балку; Авангард, Прилиманське, Сухий Лиман, Нову Долину, Таїрове, Бурлачу Балку, Малодолинське, Олександрівку, Великодолинське, Молодіжне. [6]

Щільна забудова території, що існує в межах міста, не дає змогу розмістити необхідні житлові та громадські будови, а також ускладнює розміщення зелених зон. На території м.Одеси та Одеської області зріс обсяг проектування і будівництва житлових, громадських та промислових будівель. Це будівництво не враховує положення Генерального плану м.Одеси та уникає будівництва потрібної інженерно-транспортної та соціально-побутової інфраструктури, тобто не будуються нові транспортні розв'язки та автошляхи, магістральні інженерні мережі, дитячі садки, школи, поліклініки, паркінги та об'єкти первинного обслуговування. [5]

Одеса – адміністративний центр, найбільший морський торговий порт України та один із найважливіших автомобільних та залізничних вузлів. Місто з тисячолітньою історією та неперевершеною архітектурою. Подальший розвиток Одеси – це поступове втілення проєкту «Велика Одеса», який забезпечить комфортне життя.



### **Список використаних джерел:**

1. Виникнення і розвиток міста Одеса. – Режим доступу: <http://ukrssr.com.ua/odeska/viniknennya-i-rozvitok-mista-odesa>.
2. Офіційний сайт міста Одеса. – Режим доступу: <https://old.omr.gov.ua/ua/history/>.
3. Історія Одеси. – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Історія\\_Одеси](https://uk.wikipedia.org/wiki/Історія_Одеси).
4. Історичний центр Одеси – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Історичний\\_центр\\_Одеси](https://uk.wikipedia.org/wiki/Історичний_центр_Одеси).
5. Депутатський портал. – Режим доступу: <https://deputat.odessa.ua/commissions/postoyannaya-komissiya-rovoprosam-planirovaniya-zastroyki/>.
6. Додаток до рішення Одеської міської ради від 11.12.2019 р. №5475. – Режим доступу: <https://omr.gov.ua/ua/acts/council/177506/>.
7. Визначні події, які сталися в Одесі за 27 років Незалежності. – Режим доступу: <https://odesa.depo.ua/ukr/odesa/viznachni-podiyi-yaki-stalisyav-odesi-za-27-rokiv-nezalezhnosti-20180823826731>.

**Комендант Марія Володимирівна,**  
*студентка кафедри містобудування КНУБА*  
**Науковий керівник: д.арх., доц. Устінова Ірина Ігорівна**

### **СУЧАСНИЙ СТАН ТА СИМПТОМИ «ПОСТКАРАНТИННОГО» ПОКРАЩЕННЯ ЗДОРОВ'Я МІСТ**

*«Відчуття, ніби я сиджу в літаку, який летить в Гонконг. Я вже пролетіла близько п'яти годин до Абу-Дабі, провела приблизно стільки ж в аеропорту Еміратів, і в цьому чортовому літаку я теж сиджу вже цілу вічність.*

*Я сиджу і думаю: «напевно, це просто ніколи не закінчиться. Пекло - це коли ти лешиш в літаку, а він ніколи, ніколи нікуди не прилітає».*

*Ось зараз саме такі відчуття: все навколо перетворилося в один великий літак. Довгий, нестерпний, трансатлантичний рейс. І ось він все летить, летить, летить, але нікуди не прилітає. Вічний режим очікування. І ти начебто є, але поки ти там, високо в небі, тебе як би не існує. Відчуття підвишеності - прямої і переносної - в просторі і часі. Один день витрачений, один виграний. Мінус один, і ще один, і ще один.*

*І начебто крісло зручне, і можна подивитися кіно, і у тебе з собою в кишені дуже навіть непогана книга, і навіть періодично хилить*



*в сон. Але коли вже, будь ласка, скоріше, - я більше правда не можу - коли ж уже літак торкнеться землі ».*

*М. К., запис в нотатках від 2.04.2020*

Кажуть, що за 21 день можна звикнути до чого завгодно, ймовірно, говорять не просто так. Пам'ятаю, що менш ніж за місяць COVID-19 повністю змінив умови функціонування простору міста: офіси опинилися порожніми, громадські простори для проведення дозвілля і розваг - забороненими, університети/школи/дитячі садки - закритими. Коли заборонили відвідування парків/скверів/набережних, усі різко обурилися, хоча, по правді кажучи, в «до карантинну еру» люди не так-то вже й часто вибиралися у будні дні прогулятися. Виявляється, що в світі є багато гарного - простого. Помічаєш це, коли втрачаєш можливість жити повноцінно.

Цей карантин, особисто для мене, виявив певні паралелі між закономірностями функціонування тіла людського та простору, що його оточує. Такі зіставлення – не нові. Антропоморфний підхід до побудови плану ідеального міста за подобою людського тіла притаманний Ренесансу. Варто згадати італійців Франческо ді Джорджіо Мартіні (1439 – 1501) та П'єтро Катанео (1500 – 1572).

В своєму трактаті Дж. Мартіні розташував план ідеального міста, що відображав його антропоморфну концепцію. Місто спроектоване у відповідності до пропорцій гігантського людського тіла: знизу - міські ворота, в центрі круга площа, на яку виходить базиліка; по кутам - кріпосні башти, зверху - донжон. (рис. 1) [1, с. 133]

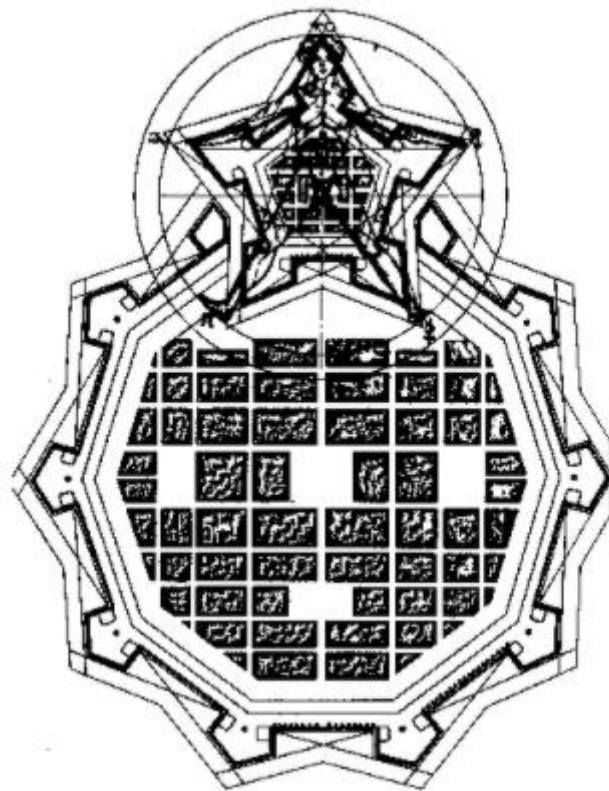


*Рис. 1. Франческо ді Джорджіо Мартіні (1439-1501). Зображення міста-фортеці.*

П. Катанео, наприклад вписав фігуру людини в свій проект міста з цитаделлю, дещо, правда, з відмінностями в реальних антропоморфних пропорціях людського тіла, у його більш фантастичному варіанті (рис. 2) [1, с. 133].

Часи минають й в наш час велика увага приділяється не тільки пропорціям людського тіла, а і його фізіології, психосоматиці та здоров'ю, а в силу відповідних обставин, стану у світі та навколишнім середовищі. Тому сьогодні, без дослідження впливу середовища на здоров'я людини та переосмислення функціонування простору міста в цілому, ми вже не можемо давати будь-які прогнози та рекомендації щодо розвитку містобудівної системи «населення ↔ середовище».

Статистика показує, що ішемічна хвороба серця стоїть на 1 місці в топ 10 провідних причин смерті в світі (2016 р.) [2]. Симптоми цієї ж хвороби кожен з жителів сучасних великих міст може спостерігати приблизно між 8-10 годинами ранку і 17-19 годинами ввечері у вікно свого або громадського транспортного засобу, який застряг в заторі. ІХС – це патологічний стан, що характеризується абсолютним або відносним порушенням кровопостачання міокарда внаслідок ураження коронарних артерій, *“захворювання серцевого м'яза, зумовлене порушенням рівноваги між коронарним кровообігом і метаболічними потребами міокарда”* [3].



*Рис. 2. Пьєтро Катанеоі (1500-1572). План ідеального міста з цитаделлю.*

Й тут можна прослідкувати зв'язок між життєдіяльністю населення планети та “коронарним кровообігом” будь-якої людини, між метаболічними потребами міокарда та міста (особливо його центру, як й у Франческо ді Джорджіо Мартіні, див. рис. 1). Занадто велика кількість машин змушує тріщати по швах його головні магістралі, вражаючи міські артерії. Результат – летальний, якщо вчасно не діагностувати симптоми і не почати боротьбу із «забрудненням судин». Тож варто заздалегідь діагностувати симптоми "захворювань" простору міст, а саме – збільшення кількості і тривалості перебування міста в стані "затору", коли вулиці пофарбовані в бордовий колір на Google Maps, як рани, що кровоточать.

Ще в вищезгаданому “Топ 10 провідних причин смерті” дуже велика кількість смертей припадає на хронічні хвороби легенів і різного роду респіраторні інфекції нижніх дихальних шляхів. Багато ж хто з нас помітив, як в містах стає дедалі важче дихати? А як добре дихається за містом? І це коли велика частина існуючої промисловості не працює або винесена за межі міста. Отже знову ж таки, винувата величезна, що розростається подібно фракталу, кількість автомобілів.

Із закінченням новочасної пандемії нас очікує сплеск людської спраги до взаємодії з фізичним простором, взаємодії людини з поверхнею Землі, як природної, так і урбанізованої. Оскільки люди на досить довгий час опинилися замкненими в своїх будинках, під ретельну увагу потрапила й цінність простору власного будинку. Період ізоляції трохи та все ж таки змінив навіть наше звичне відчуття самих себе. Мені здається, що для кожного цей час став в якійсь мірі трансформуючим. Він змінив наші «власні» та звичні погляди. Можливо, цей період був даний кожному з нас для переоцінки? Оскільки з'явилась якась простота у всьому та цінність всьому.

Вірогідно, найбільшим супутником в пост карантинному місті стане соціальна дистанція. І це вже мабуть буде не просто рекомендацією, а звичним запобіжним засобом. Для цього, звичайно, має бути переглянута робота громадського транспорту і навіть простір самих вулиць, які напевно зажадають модифікації для повернення до повноцінного життя.

Гадалось, що звичне функціонування громадського транспорту (забиті тролейбуси і маршрутки) повернеться до нас не скоро. Але в жовтні ситуація стала повертатися до минулорічного стану. Однак за час карантину все більшої популярності почали набувати значущості пішохідна доступність і альтернативні способи особистого транспорту – велосипеди, моноколеса тощо. Означене теж потребує модифікацій

звичайного влаштування вулиці: необхідне розширення і збільшення безпеки велодоріжок, розширення тротуарів (особливо в багатолюдних комерційних і ділових районах), щоб дозволити людям дотримуватися соціальної дистанції в 1,5÷2 метри. Загалом містам доведеться переглянути свої плани розвитку, приділити більше уваги велосипедистам і пішоходам, надати людям можливість робити вибір на користь піших прогулянок, щоб хоча б мінімально задовольнити свою потребу в фізичних навантаженнях. Велосипед може служити відмінною заміною громадського транспорту.

Щодо інших симптомів «міських хвороб». Нескінченна кількість ларьків, нагромаджених посередині законного, відведеного для пересування людей тротуару, немов ті висипання або інші нерівності на шкірі. А яскраві, величезні «галасливі» вивіски магазинів, як ті самі червоні прищі, які проявляються за день до важливого побачення на досить-таки приємній архітектурі обличчя – «міського донжона» (див. рис. 1). Світові вже давно відомо, що проблемна шкіра – це результат неправильного догляду та харчування. Ми те, що ми їмо? То ж виникає питання: як довго ще наше суспільство буде спотворювати образ сучасних міст та забруднювати їх атмосферу?

Тому варто відзначити втрату містом ейдетики, архітектурного дизайн коду, філософії простору, перетворення його в сірі бетонні джунглі. Усі ж, пам'ятають, що Київ – місто каштанів. Саме це прізвисько місту подарував Радянський союз. А хто-небудь помітив, як потихеньку вони, каштани, вмирають. Невже родзинка Києва в одних тільки каштанах? Кожен сучасний ЖК намагається гнути свою лінію, розробляють десятки варіантів фасадів, колірних і просторових рішень, але в цілому, чи дають вони Києву розуміння єдиного стилю? Що є сучасний Київ? Як відомо, в умовах COVID-19 легко втратити й відчуття смаку.

Найважливіша зміна, яка очікує нас в пост карантинну еру, безумовно, це те, що формування середовища і проектування в цілому буде відбуватися з ретельною увагою до здоров'я людини. Ми будемо більше уваги приділяти не просто зовнішньому вигляду об'єктів проектування, а і складу матеріалів і продуктів, якими наповнений наш повсякденний простір. Збільшиться важливість антибактеріальних, антисептичних та дезінфекційних характеристик елементів, що формують простір. Тобто в якійсь мірі можна вважати, що варто розпочати приділяти більше уваги озелененню та благоустрою наших міст.

Варто згадати й італійсько-американського скульптора і архітектора Паоло Солері, який після Ебенізера Говарда, став ключовою

фігурою в розробці концепції еко-міста. Він вважав, що саме містобудування відіграє важливу роль у захисті та еволюції біосфери й оточуючого нас середовища. Тому й не дивно, що його книга «Аркологія: Град за образом і подобою людською» стала потужним маніфестом радикально іншого підходу до створення людських поселень. Звідси, центральним принципом ідеології Солері стає те, що місто є необхідним інструментом для еволюції людства і просування його до духовно вищого стану буття [4].

#### **Список використаних джерел:**

1. Саваренская Т.Ф. – Западноевропейское градостроительство XVII-XIX веков, Москва Стройиздат, 1987г. – 201 с.
2. The top 10 causes of death” 24 May 2018. World Health Organization. Accessed 07 Nov 2020. URL: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes-of-death>.
3. Самура Б.А. Ішемічна хвороба серця. *Фармацевтична енциклопедія*. URL: <https://www.pharmencyclopedia.com.ua/article/3382/ishemichna-xvoroba-sercu> (дата звернення 07.11.2020).
4. Soleri, Paolo. Arcology: The City in the Image of Man / Paolo Soleri. MIT Press, Cambridge, Mass, 1969. – 280 p.

*Костенко Наталія Анатоліївна,*

*студентка будівельного факультету КНУБА*

**Науковий керівник: к.і.н., доц. Ярощук Інна Володимирівна**

## **КОНЦЕПЦІЯ «КРЕАТИВНОГО МІСТА» ЯК СПОСІБ ПОДОЛАННЯ УРБАНІСТИЧНОЇ КРИЗИ**

У статті розглянуто суть концепції «креативного міста», наведено передумови переходу міст до даної концепції, окреслено ключові характеристики «креативного міста», а також наведено приклади втілення в життя елементів креативної стратегії в містах України.

Ключові слова: креативне місто, міська інфраструктура, творче середовище.

### ***Постановка проблеми***

Трансформація економіки в останні десятиліття поставила нові вимоги до управління територіальним розвитком. Інформаційна революція дала значний поштовх до розвитку нових форм виробництва, формування нових правил ведення бізнесу та конкуренції, розширила

ринки та докорінно змінила розуміння державного регулювання регіонального розвитку.

В таких умовах традиційні методи управління регіональним розвитком, зорієнтовані переважно на забезпечення її промислової складової, втрачають свої позиції. Траєкторії розвитку зміщуються на її соціальну складову. Як стверджує Ч. Лендрі в таких умовах ключовим моментом стає розвиток міст, формування їхньої адаптивності, гнучкості та здатності знаходити нові вирішення регіональних проблем [3, с. 8].

### *Аналіз досліджень і публікацій*

Започатковану Ч. Лендрі [3], теорію креативного міста в різних аспектах досліджували такі науковці як М. Гертлер, Р. Девол, Д. Пінк. Свої дослідження вони зосереджували на вивченні особливостей побудови міського простору, здатного сформуванню найпривабливіші умови для населення, підвищення якості їхнього життя та формування можливостей для реалізації творчого потенціалу.

Серед вітчизняних науковців концепцію «креативного міста» розглядали Брикова І. В., Орловська В. С., Чала В. С [5].

Разом з тим, залишається не вирішеним питання особливостей та ключових характеристик «креативного міста», а також методологічних та практичних аспектів реалізації концепцій креативної економіки.

### *Постановка завдання*

Метою даного дослідження є аналіз та узагальнення теоретичної сутності концепції «креативного міста», визначення його основних характеристик та передумов переходу міст до даної концепції.

Концепцію «креативного міста» ще наприкінці 1980-х у своїй праці «The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators» представив британський дослідник Чарльз Лендрі. З того часу ця ідея стала глобальним рухом, який втілює нову парадигму міського планування.

Чарльз Лендрі стверджує, що культура творчості залежить від критичної маси людей, які зацікавлені у спільній роботі та впровадженні змін. Він заохочує використання уяви та креативу в державних, приватних і суспільних сферах, тим самим створюючи банк ідей для можливостей і потенційних вирішень будь-якої міської проблеми.

Суть концепції креативного міста полягає в тому, що кожне поселення – незалежно в якій країні воно знаходиться – може функціонувати більш творчо та інноваційно [1].

Ч. Лендрі стверджує, що будь-яке місто складається з, так званої, «твердої» та «м'якої» інфраструктури. Перша включає будівлі, дороги, водопостачання чи каналізацію. А друга включає в себе людей, які

творюють менталітет міста, який свідчить про можливості і проблеми, про атмосферу міста, про стимули розвитку і регулювання.

Творчі міста розвивають свою «м'яку» інфраструктуру: вони намагаються приваблювати висококваліфіковану і гнучку робочу силу, мислителів, творців та виконавців. Тому креативним може бути не лише генерація та застосування ідей, але й створення можливості для їх появи через стимулювання розвитку людських ресурсів. Креативне місто таким чином живить, приваблює і підтримує таланти, і внаслідок цього може мобілізувати ідеї і творчі організації для вирішення проблем.

Творче середовище – це місце, яке містить необхідні вимоги щодо «твердої» і «м'якої» інфраструктури і яке таким чином творить потік ідей та винаходів. Такими середовищами можуть бути будівлі, вулиці району, частини міста чи регіону.

Популярність креативних підходів виникла у світі через широке визнання того, що світ і його економічні, соціальні і культурні структури різко змінюються. В тому числі це було обумовлено розвитком інформаційно-технологічної революції. Старий спосіб функціонування економіки і міст уже не працює так добре як у минулому. Система освіти уже не готує якісні кадри пристосовані до вимог нового світу, а організація і управління не забезпечують гнучкість, адаптивність і стійкість, щоб впоратися у високому конкурентному середовищі. Міста, де атмосфера, зовнішній вигляд і якість дизайну є низьким, не будуть привабливими і конкурентоздатними. Щоб впоратися з новими викликами, необхідно переоцінити ресурси і потенціал міст [2].

Як стверджує Р. Девол передумовами нового розуміння сутності міського розвитку та переходу до концепції «креативного міста» стали:

1. Зниження потужності факторів розвитку індустріального міста, зміна пріоритетів до залучення креативного класу.
2. Посилення значимості якості життя, забезпечення соціальної стабільності та захищеності населення.
3. Поглиблення міжнародного співробітництва не тільки на державному рівні, а й налагодження тісної співпраці між містами.
4. Оновлення інфраструктури, заснованої на використанні найсучасніших інформаційних технологій.
5. Зростання інтересу до якості освіти населення та підсилення науково-технічного та науково-дослідного потенціалу державних інститутів та бізнес-структур, налагодження їхньої тісної взаємодії [5].

Сьогодні головним завданням в рамках концепції креативного міста стає формування різного роду інститутів, здатних у найкоротші терміни і найменшими витратами адаптуватися до нових умов розвитку.



В цьому аспекті саме побудова якісної міської інфраструктури із налагодженням тісних взаємозв'язків між державою, бізнесом та культурою, встановленням міжкультурного діалогу стає ключовим компонентом успіху креативних міст.

Таким чином, на думку автора, креативним містом можна назвати те місто, в якому гармонійно, і з естетичної, і з практичної точки зору поєднуються природа і архітектура, використовуються всі можливі ресурси, а людина може вільно реалізувати свій творчий потенціал.

Можемо окреслити ключові характеристики креативного міста:

- стійкість до змін в економічній, соціальній, культурній, науковій, технічній сферах;
- перенесення акцентів з матеріальних факторів на нематеріальні, активізація сфери послуг;
- розвиток різноманітності та міжкультурної взаємодії;
- налагодження зв'язків між наукою, бізнесом та культурою;
- орієнтація на інноваційний розвиток та досягнення високої якості життя [5].

Стратегія «креативного міста» проникла і до України. Єдиним містом нашої країни, де було здійснено спробу реалізувати стратегію «креативного міста» як цілісну з ініціативи міської влади, є Кропивницький. Втім, у багатьох інших містах України також були втілені в життя елементи креативної стратегії або принаймні використовувалася специфічна риторика креативності. Так, однією з місій Києва у проекті його генерального плану названо «формування креативного інноваційного міста» (Генеральний план міста Києва на період до 2020 року). Хвилю міської креативності підхоплюють організатори та учасники мистецьких ініціатив, що працюють з міським простором. Прикладом цього є проект «Креативні міста в Україні» Експериментального центру сучасного мистецтва «Чайна фабрика» в Одесі [4, с. 157].

На думку автора, креативні міста сприятимуть підвищенню динамічності, стійкості та загальної конкурентоспроможності регіональної економічної системи. Досягнення таких результатів стає можливим через активізацію інноваційної діяльності. Поєднання державних та приватних ініціатив, спрямованих на досягнення єдиної цілі – формування креативного простору, стане вагомим кроком до забезпечення соціальної стабільності та стійкого економічного міського розвитку.

### ***Висновки***

Таким чином, у сучасних умовах, коли Україна переживає чимало проблем, властивих багатьом світовим економікам (хаотичний розвиток

міст, відсутність сучасних прогресивних стратегій їх розвитку, адаптації до швидких змін тенденцій світової економіки тощо), концепція креативних міст, що набуває поширення у світовому містоплануванні, має значний потенціал для вирішення багатьох урбаністичних проблем.

Суть концепції креативного міста полягає в тому, що кожне поселення може функціонувати більш творчо та інноваційно, а креативним містом можна назвати те місто, в якому гармонійно поєднуються природа і архітектура, використовуються всі можливі ресурси, а людина може вільно реалізувати свій творчий потенціал.

Аналізуючи ознаки креативного міста, Ч. Лендрі вказує на те, що креативні міста сприяють розвитку зв'язків між наукою і мистецтвом, створюють сприятливу атмосферу для розвитку творчих ідей та реалізації творчого потенціалу населення.

### **Список використаних джерел**

1. Жук Ю. І. Креативне місто: концепція та перспективи її впровадження в малих містах Львівської області. – Матеріали XI Всеукраїнських наукових Таліївських читань. – Харків, 2015. – С. 29-35.

2. Концепція «креативного міста». – Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://www.creativecities.org.ua/uk/creative-city/concept/>.

3. Лэндри Ч. Креативный город. – М.: Издательский дом «Классика XXI». – 2011. – с.399.

4. Місто й оновлення. Урбаністичні студії / Представництво Фонду ім. Гайнріха Бьолля в Україні; Редкол.: С. Шліпченко, В. Тимінський, А. Макаренко, Л. Малес, І. Тищенко. — К.: ФОП Москаленко О.М., 2013. — 360 с.

5. Чуль О. М. Концепція розбудови міст в рамках розвитку креативної економіки: методологічний та практичний аспекти. – Електронний журнал «Ефективна економіка» № 9, 2014.

### **The concept of "creative city" as a way to overcome the urban crisis**

The article considers the essence of the concept of "creative city", gives the prerequisites for the transition of cities to this concept, outlines the key characteristics of the "creative city", as well as examples of implementation of elements of creative strategy in Ukrainian cities.

Key words: creative city, urban infrastructure, creative environment.

*Кравчук Роман Васильович,  
Звоздяк Вадим Володимирович,  
студенти будівельного факультету КНУБА*

**Науковий керівник: к.і.н., доц. Стеценко Світлана Власівна**

## **«КРИМСЬКА ПЛАТФОРМА»: ПОШУК ПАРТНЕРІВ vs САНКЦІЇ ІНВЕТОРАМ**

Шість років триває окупація Криму. Через війну на Донбасі ця тема на деякий час відійшла на другий план. Повернулася вона з подачі президента України на сесії Генеральної асамблеї ООН у вересні цього року. В.Зеленський оголосив про створення «міжнародної кримської платформи», метою якої повинна стати деокупація півострова. В жовтні цього року в посланні до Верховної Ради президент повідомив, що вже предметно обговорив цю ініціативу з представниками ЄС, Великобританії, Канади, Туреччини та іншими партнерами [1].

Поки що про конкретні кроки західних партнерів не йдеться. Росія, як відомо, дотримується позиції «кримнаш». Сама «кримська платформа» не проговорює цілий ряд чутливих проблем, які чекають на вирішення в Україні.

Передусім, вона не ув'язана з інтересами кримськотатарського народу. Росія знехтувала правами цього автохтонного населення Криму. Кримських татар переслідують як українських патріотів. На території півострова діє репресивне законодавство Російської Федерації, що порушує права людини. Воно містить "антиекстремістські норми", які використовуються для переслідування інакомислячих, обмежують права та свободи жителів. Все правозахисне середовище було зачищене з приходом російських спецслужб. На півострові існувала мережа громадських правозахисних приймалень. Майже всі, хто в них працював, були змушені залишити півострів в перші роки окупації через переслідування та погрози фізичної розправи.

В Україні визнання в 2014 р. Верховною Радою кримськотатарського народу корінним народом України, а Меджлісу та Курултаю – його представницькими органами не призвело до законодавчого закріплення. Кримська автономія в Україні не отримала національного кримськотатарського змісту, не відновлена діяльність Інституту уповноваженого у справах кримських татар.

Важливою проблемою, як зазначає, авторитетний соціолог проф. Є.Головаха, в умовах гібридної війни для жителів Криму, як і жителів півдня та сходу є так звана інтегрованість «на несприйнятті, назвімо це так, радикальної українізації й етнізації української нації...» [2, с.7]. На

думку Є.Головахи, попередній президент не приховував свого захоплення радикальним дискурсом, що призвело його до поразки.

Контраверсійною темою, предметом спекуляцій і складовою частиною гібридної війни, яку веде Росія, стала тема водопостачання в Крим. Окупаційна влада заявляє про «гуманітарну» катастрофу в Криму через відсутність водопостачання Північно-Кримським каналом з материкової частини України. Питання відновлення водопостачання з України окупанти виносять на всі міжнародні майданчики, ініціюють відповідні звернення. Хоча йдеться не про водопостачання для жителів, а для обслуговування воєнних баз, зокрема, Чорноморського флоту в Севастополі. Ця ситуація несе ризики перетворитися у платформу для тиску на Україну щодо знаття економічних та транспортних обмежень.

Політичні сили України розділилися щодо питання постачання води в Крим. Відновлення водопостачання в окупований Крим можливе лише після деокупації: така позиція була озвучена на міжнародній конференції, що відбулася в онлайн-форматі на базі Херсонської ОДА «Проблемні питання водопостачання та використання водних ресурсів на території Криму в умовах російської окупації», до якої долучилися представники центральних органів влади, дипломатичного корпусу та громадських організацій, які опікуються темою деокупації Кримського півострова. Іншу позицію продемонструвала херсонська обласна організація партії «Опозиційна платформа – За життя», оперуючи поняттям «Крим – це Україна і не зважаючи, що він окупований, не можна залишати кримчан без води». [3, с. 2]

Український Крим був туристичною меккою та регіоном, де населення жило за рахунок туризму. Річний бюджет Криму вимірювався мільярдами доларів, хоча на третину дотувався зі столиці України. Розвиток півострова відбувався за такими основними напрямками: туризм, сільське господарство, енергетичний комплекс. Українська влада планувала залучити на півострів у 2010-2020 роках близько 20 мільярдів доларів інвестицій. Наповнення бюджету відбувалося і за рахунок експорту. Після окупації структурні залишки економіки зайшли у глухий кут. Інвестиції стали неможливими через санкції, експорт почав занепадати.

Не маючи змоги обійти санкції, окупанти здійснили реверс до колишньої радянської господарської моделі, хоча з втратою декількох окремих галузей. Росія сконцентрувалася на нарощуванні військової галузі. Сьогодні мілітаризація визначає кримську економіку; пріоритети належать збільшенню чисельності силових структур, відновленню об'єктів військово-промислового комплексу, будівництву нової та реконструкції старої військової інфраструктури [4].

Через санкції залучати в Крим інвестиції неможливо. Доступ до зовнішніх запозичень, світових ринків, нових технологій заблоковано. Півострів все ж продовжив продавати кальциновану соду, зерно, металобрухт, зріджений вуглеводневий газ. Щоб обійти санкції, виробники вдаються до реекспорту через російські фірми.

Туристична діяльність півострова частково поживилася після будівництва Керченського мосту, що дозволило організувати потоки «внутрішніх» туристів. Російський турист, що з'явився в Криму, отримав 10 відсотків відшкодування від держави. Разом з тим, туристична інфраструктура не змогла набрати обертів та залучити сучасних готельних операторів. На сьогодні в Крим не зайшов жоден міжнародний готельний оператор, жодна міжнародна круїзна компанія, жоден інвестор міжнародного масштабу. Хоча, в Україні й досі діє вільна економічна зона «Крим», що вже саме по собі порушує права кримчан та створює можливості для співпраці українських бізнесменів з окупаційною кримською адміністрацією.

#### **Список використаних джерел:**

1. Послання Президента України Володимира Зеленського до Верховної Ради про внутрішнє та зовнішнє становище України [Електронний ресурс] /Президент України. Офіційне інтернет-представництво. – Режим доступу: <https://www.president.gov.ua/news/poslannya-prezidenta-ukrayini-volodimira-zelenskogo-do-verho-64717>.

2. «Український народ зробив експеримент» // День. 2020. – 6-7 березня.

3. Антипенко І. Ще раз про воду в Крим // День. 2020. – 23-24 жовтня.

4. Крымская платформа создаётся для организации международных усилий по деокупации Крыма – Кулеба [Электронный ресурс] / Крым. Реалии. – вРежим доступу: <https://ru.krymr.com/a/news-krymskaya-platforma-sozdaetsa-dlya-usilij-mira-po-deokkupatsyi-kryma/30846022.html>.

*Крайнік Катерина Михайлівна, Тіторова Анастасія Вікторівна,  
студентки факультету психології, політології та соціології,  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **ОБРАЗ СУЧАСНОГО МІСТА У ПЕРЕДВИБОРНИХ ПРОГРАМАХ ПЕРЕМОЖЦІВ МІСЦЕВИХ ВИБОРІВ (на прикладі Вінниці та Одеси)**

Прискорення процесу урбанізації, який є однією із основних глобальних ознак сучасного світу, спричиняє соціальні, політичні та економічні трансформації. Згідно з прогнозами ООН до 2030 року в містах буде проживати більше 60 відсотків населення Землі. При цьому, в деяких країнах цей процент перевищено вже сьогодні [2; с. 3]. Відтак, зростає вплив міст на політику. Результати виборчих змагань визначає голосування населення міст, а перемога політичної партії чи кандидата на виборах у великих містах значно підвищує рівень довіри, відкриває шлях до загальнонаціональної політичної кар'єри. Парламентські вибори 2019 року засвідчили ідеологічну кризу у партійному дискурсі. Адаже навіть після тотальної перемоги еклектичної партії «Слуга народу» внутрішньопартійні дискусії щодо ідеологічного позиціонування не дали результату [1].

У представників локальних партій завше не робиться акцент на ідеології, але проблеми розвитку міст завжди у пріоритеті. Можна стверджувати, що урбаністика – це новий тренд виборчих кампаній в Україні. Увага до урбаністики у виборчих програмах також є ознакою того, що саме ця тема сьогодні забезпечує увагу громадської думки, значно підвищує рівень довіри до кандидатів.

Це обумовлює актуальність дослідження образу сучасного міста у передвиборних програмах кандидатів на посаду міських голів в Україні. В якості об'єкту дослідження нами було обрано два міста: Одеса та Вінниця. За даними офіційного реєстру виборців станом на 31.10.2020 у місті Вінниця до списку виборців було внесено 280593 виборців, у місті Одеса – 692057 [5]. Як Одесу так і Вінницю було поділено на 6 територіальних виборчих округів.

Місцеві вибори в Україні відбулись 25 жовтня 2020 року. Міським головою Вінниці став кандидат від політичної партії «Українська стратегія Гройсмана» С. Моргунов. Він набрав 61 194 голосів виборців або 65,93% тих, хто прийшов на виборчі дільниці [6]. В Одесі лише у другому турі (відбувся 15 листопада 2020 року) переміг діючий мер Г. Труханов, лідер партії «Довіряй ділам». За нього віддали свої голоси 93 921 виборців, що складає 56,7% виборців [6]. При цьому слід

відзначити провальну явку. В Одесі у першому турі взяли участь 29,82% містян, а під час другого туру –25,14%, а у Вінниці – **36,8%** [6]. Можемо стверджувати кризу легітимації місцевої влади в Одесі, яка буде позначатись на усіх подальших кроках влади.

Попри відмінності Вінниці й Одеси, обидва мери визначили основними напрямками своїх програм охорону здоров'я, соціальний захист та розвиток економічного потенціалу міст.

Нагальність покращення медицини пов'язується, передусім з боротьбою проти covid-19. С. Моргунов зазначив, що «...у місті мають бути підготовлені медичні заклади до другої хвилі пандемії. Зокрема, передбачено створити тримісячний запас засобів індивідуального захисту, дезінфікуючих засобів, медикаментів і виробів медичного призначення. Також планується створення міської ПЛР-лабораторії на базі лікувально-діагностичного центру. Це потрібно для того, щоб на ранніх етапах виявляти хворих на коронавірус» [3]. Г. Труханов, в свою чергу, наголосив на модернізації оснащення медичного обладнання та продовженні муніципальної програми «Здоров'я» до 2025 року[4].

Також значну увагу у своїх передвиборних програмах обидва мери приділили інфраструктурі та міському транспорту. У програмі Г. Труханова цій проблематиці присвячено два окремих розділи. Слід відзначити обіцянку щодо будівництва нових доріг за сучасними технологіями, а також нових шкіл, дитсадків та будинків культури. Також він пообіцяв закупити нові багатосекційні трамваї та електробуси і покращити роботу мережі маршруток. Особливо цікавою для молоді стала обіцянка встановлення «розумних» маршруток та міської мережі wi-fi у громадському транспорті та парках [4]. С. Моргунов пообіцяв зберегти репутацію хороших доріг міста Вінниці, відремонтувати ще 50 км доріг, та закупити понад 130 одиниць міського транспорту, а також підняв у своїй програмі таке важливе питання як поновлення очисних споруд Південного Бугу [3].

Хотілося б відзначити, що ані С. Моргунов, ані Г. Труханов не забули додати у свої програми такий пункт як збереження екології міста. Вінницький голова робить ставку на нові екологічні технології у виробництві [3], а голова Одеси – на озеленення міста [4].

Слід наголосити, що вже навіть назвою перших пунктів у своїй програмі і С. Моргунов («Велика Вінниця» [3]), і Г. Труханов («Комфортний простір» [4]) підкреслюють важливість та комфорт міста, акцентують увагу на розбудові та оновленні міського простору.

#### **Список використаних джерел**

1. Kroytor A. V. Post-election situation in Ukraine: changing faces or ideological transformations? / A. V. Kroytor, D. V. Yakovlev //

Contemporary issues of the world community and the role of social sciences in ensuring its development : collective monograph / A. V. Kroytor, D. V. Yakovlev, S. V. Kutsepal, O. M. Yeremenko, etc. – Lviv-Toruń : Liha-Pres, 2020. – P. 1-29.

2. Богданова Р. Ю. Культурные трансформации концепций развития города / Богданова Раиса Юрьевна – Иваново, 2019. – 128 с.

3. Вінницька міська рада [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Вінниця, 2020. – Режим доступу: <https://www.vmr.gov.ua/Lists/CityNews/ShowNews.aspx?ID=6962>

4. Геннадій Труханов: Програма [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – 2015-2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://truhanov.od.ua/program/>.

5. Державний реєстр виборців [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Київ, 2020. – Режим доступу: [https://www.driv.gov.ua/ords/portal!/cm\\_core.cm\\_index?option=ext\\_num\\_voters&pdt=1&pmn\\_id=127](https://www.driv.gov.ua/ords/portal!/cm_core.cm_index?option=ext_num_voters&pdt=1&pmn_id=127).

6. Центральна виборча комісія [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Київ : ЦВК, 2020. – Режим доступу: [https://www.cvk.gov.ua/pls/vm2020/pvm002pt001f01=695pt00\\_t001f01=695.html](https://www.cvk.gov.ua/pls/vm2020/pvm002pt001f01=695pt00_t001f01=695.html) – Місцеві вибори 2020.

*Литвиненко Ірина Валеріївна,*

*студентка будівельного факультету КНУБА*

**Науковий керівник: к.і.н., доц. Ярощук Інна Володимирівна**

## **ОСОБЛИВОСТІ ІМПАКТ-ІНВЕСТУВАННЯ ТА ЙОГО ПРИКЛАДИ В УКРАЇНІ**

У сучасному світі відбувається перехід на новий тип бізнесу, коли «Meaning» (сенс) стає таким же важливим, як «Money» (гроші) [8]. Бізнес має приносити прибуток, але також існує і неприбуткова, гуманітарна сторона: благодійність, філантропія, корпоративна соціальна відповідальність, тощо. Імпакт-інвестування — збалансоване поєднання обох проявів підприємництва.

Благодійність у її «чистому» форматі працює та працюватиме надалі. Проте особливість імпакт-інвестування (крім соціальної направленості) саме у тому, що від проєктів очікують стійкості. Тобто на певному етапі ініціатива має досягти того рівня, щоб генерувати прибуток і надалі існувати без грантових коштів та інвестицій [2].



Імпакт-інвестування та соціальний бізнес — це інновація, заснована на усвідомленому виборі суспільних цінностей, прагненні змінити світ на краще і створенні вкладу в майбутнє всього людства [3].

Це можливість підтримати проекти, які не лише генерують прибуток для інвестора, але й мають позитивний вплив на довкілля, соціум чи середовище [4]. Таких проектів ставатиме все більше, оскільки це відповідає глобальним очікуванням молоді по усьому світу. Інвестуючи в такі проекти, розвивається місто та його інфраструктура, що робить його більш привабливим.

Зараз споживачам недостатньо купувати якісну продукцію, вони хочуть аби вона мала певне соціальне призначення. За даними Forbes 83 % споживачів вважають, що компанії мають підтримувати благодійні та некомерційні організації. Тож коли компанія бере на себе ініціативу з виховання бідних дітей, садіння дерев, проведення електроенергії в села, забезпечення зайнятості людей- вона зміцнює свій бренд та становище на ринку.

Соціальна активність компанії створює продукту додаткову вартість — не тільки ціннісну, а й матеріальну. Глобальне опитування Nielsen виявило, що 50 % покупців можуть платити за товари відповідальних брендів більше — тож підтримка суспільних ініціатив не тільки корисною для суспільства, але й вигідна. [7]

Дослідники Інституту Kenexa в Лондоні встановили, що компанії, які реалізовували соціальні ініціативи, отримали в 19 разів вищу середню віддачу активів. До того ж, їх працівники були помітно продуктивнішими та краще обслуговували клієнтів. Коли людині приємно асоціюватись із компанією — вона хоче в ній працювати. І навпаки — наприклад, за результатами опитування 65 % працівників серйозно розглядатимуть звільнення, якщо їхня компанія завдала шкоди екології.

Особливо відповідальність компанії важлива для молодшого покоління. За даними Deloitte, 70 % міленіалів (покоління Y) визнали, що етичність компанії вплинула на їх рішення там працювати. Тож компаніям, які прагнуть залучити це покоління до роботи, потрібно знати як їх мотивувати та втримати на роботі.[7]

Імпакт-інвестинг можна визначити як соціально адаптований вид інвестицій, спрямований на отримання комплексного приватного і громадського ефекту. Приватний ефект полягає в отриманні прибутку, громадський — у досягненні позитивного соціального або екологічного результату.

Виділяють чотири основні риси імпакт-інвестування [3]:

1. Намір мати позитивний соціальний і/або екологічний ефект. Інвестор обирає для інвестування такий проект, реалізація якого націлена на вирішення певної проблеми і несе за собою позитивний соціальний та/або екологічний ефект.

2. Вимірювання, оцінка результатів від впливу. Особливістю імпаکت-інвестування є зобов'язання інвестора здійснювати оцінку та повідомляти громадськості про соціальні та екологічні результати, що були досягнені, забезпечувати прозорість і підзвітність освоєння коштів у процесі інвестування.

3. Намір отримати прибуток. Здійснюючи impact investing, інвестори розраховують на отримання прибутку або, як мінімум, на повернення вкладеного капіталу.

4. Фінансовий результат може варіюватися. Інвестори ставлять собі за мету отримати фінансовий результат, який може бути нижче ринкової процентної ставки або дорівнювати їй з поправкою на ризик.

Вимірювання ефективності соціального інвестування проходить по такими напрямом: соціальний ефект, що характеризує міру задоволеності населення якістю життя; соціальна ефективність – показник, що визначає підвищення рівня життя людей; соціально-економічна ефективність – показник, що дає уявлення про економічну ефективність інвестиційних вкладень в соціальну сферу з урахуванням досягнутого соціального ефекту; економічна ефективність – показник, що відбиває економічну ефективність проекту на основі співвідношення результатів до витрат.[6]

Один з найперших проектів імпаکت-інвестицій в Україні виник в Івано-Франківську. Це Urban Space 100 - громадський ресторан, для створення якого скооперувалися і склалися 100 інвесторів. 80% прибутків цей бізнес витрачає на суспільно корисні проекти. Ресторан став успішним прикладом організації міського простору та майданчиком для генерації нових ідей. Молодшим та масштабнішим аналогом цього громадського ресторану став Urban Space 500 у Києві (об'єднав 500 інвесторів), весь прибуток якого реінвестується в нього (20%) та вкладається у проекти розвитку Києва (80%).

Зокрема, також є 4City, який поєднує в собі ресторан, коворкінг, лекторій та майданчик для підтримки суспільно корисних проектів.

Прикладом імпаکت-інвестування також є нове життя для «вмерлих» заводів. Арт-завод «Платформа» – колишній шовковий комбінат у Києві, а нині - коворкінгова платформа, мистецько-освітній кластер і майданчик для відпочинку, розваг і безлічі різних подій та бізнесів. Змінилася спеціалізація непрацюючого підприємства з суто виробничої на одразу кілька напрямків: від технологічного хабу до

місця для розваг, креативного, мистецького простору і туристичної цікавинки. [5]

В Івано-Франківську найбільшою та найуспішнішою ревіталізацією є проект «Промприлад.Реновація». Це багатофункціональний міський простір, до проекту долучилися 409 інвесторів, які вклали в нього 5,2 мільйони доларів. Для Івано-Франківська – це 300 додаткових робочих місць та «домівка» для приблизно 25 різних бізнесів. В перспективі 70% згенерованого прибутку надходитиме інвесторам, а 30% – повертатиметься в «екосистему» проекту. І саме з цих коштів фінансуються освітні, мистецькі, соціальні програми, а також «інкубаційні» майданчики для розвитку малого бізнесу.

Імпакт-інвестори досить часто звертають увагу на проекти з відновлюваної енергетики. Наприклад, у місті Славутич почала роботу перша в Україні кооперативна електростанція «Сонячне місто» – систему сонячних панелей розташовують на муніципальних дахах. Кооператив інвесторів не лише платить податки в міський бюджет, а й зосередився на стабільному енергопостачанні саме міської інфраструктури.

**Також гарними проектами для інвестування є майданчики для співпраці, місцевих ініціатив, навчання та стартапів.** Серед лідерів у цьому сегменті – Одеса: крім вже згаданого 4City це антикафе та коворкінг Impact Hub Odesa, а також проекти IQ Space, «Термінал 42», «Мой город», «На старте» та Advance management platform, які зосереджені на розвитку міста, місцевого бізнесу та ініціатив, корисних для місцевої громади [5].

Кілька великих іноземних гравців зацікавилися імпакт-інвестиціями в Україні. Серед них – проекти американського бізнесмена Джорджа Сороса, зокрема фонд «Відродження». А також американський фонд Village Capital VC Fund, польський Simpract Investments та ізраїльський Impact First Investments, такі дані наводить інвестиційний портал InVenture.

Проекти «суспільно значущих інвестицій» в Україні стрімко здобувають партнерів, клієнтів та прихильників, а тим часом виникають нові [5].

Отже, імпакт-рух може допомогти трансформувати ринки структурно. Залучення капіталу до продуктивної діяльності в країнах, що розвиваються, та інноваційних соціальних підприємств, що впливають на інвестиції, можуть призвести до більшого та значного впливу шляхом збільшення рівня місцевих доходів, підтримки створення робочих місць та побудови місцевих ринків шляхом

наслідування [1]. Імпакт-інвестиції можуть стимулювати створення та зростання інноваційних підприємств, а отже, і розширювати всю економіку.

### Список використаних джерел

1. Імпакт-інвестування – новітня фінансова стратегія. // Промприлад. Реновація.– 2018. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://promprylad.ua/ua/impact-investing-undp/>.

2. Мамзуренко О. «Імпакт-інвестування не є заміною благодійності» - інтерв'ю з Денисом Гурським. // Na chasi. – 2019. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://nachasi.com/2019/07/18/denys-gurskyj/>.

3. Марухленко О.В. Impact investing як інструмент розвитку соціального потенціалу. // Інвестиції: практика та досвід. – 2019. – №8.

4. Ружицький О. Імпакт-інвестування: перший досвід і погляд у майбутнє. // EVERLEGAL. - 2020. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://everlegal.ua/impakt-investuvannya-pershyy-dosvid-i-poglyad-u-maybutne>.

5. Солонина Є. «Маленькі» інвестори, які змінюють світ. // Радіо свобода. -2020. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.radiosvoboda.org/a/30333793.html>.

6. Соціальна відповідальність: підручник / Т.В. Калінеску, Г.С. Ліхоносова, В.С. Альошкін. – Сєверодонецьк: вид-во СНУ ім. В. Даля, 2015. – 472 с.

7. Суворова А. Чим соціальні інвестиції вигідні для бізнесу? // Na chasi. – 2019. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://nachasi.com/2019/10/23/chym-sotsialni-investytsiyi-vygidni-dlya-biznesu/>.

8. Шаповалова Д. Що таке імпакт-інвестування. // Журнал «Економічна правда». - 2017. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2017/10/30/630620/>.

*Моравська Анастасія Олександрівна*  
студентка будівельного факультету КНУБА,  
ORCID 0000-0003-4273-7898

**Науковий керівник: к.і.н., доц. Ярощук Інна Володимирівна**

## **СОЦІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ГРОМАДИ ЗА МАЙБУТНЄ СВОГО МІСТА**

Соціальна відповідальність – це соціальне явище, що являє собою добровільне та свідоме виконання, використання і дотримання суб'єктами суспільних відносин, приписів, соціальних норм, а у випадку їхнього порушення – застосування до порушника заходів впливу, передбачених цими нормами

Кожна людина має своє уявлення про особисту соціальну відповідальність, яка визначається її цінностями, настановами. На запитання «Як Ви вважаєте, чим характеризується соціальна відповідальність людини?» за результатами соціологічного моніторингу, Інституту соціології НАН України, експерти відповіли, що людині притаманна особиста відповідальність перш за все за саму себе, свої дії (85,4%), результати своєї роботи (по 75,3%), а також за свою родину – дітей, батьків, близьких (70,9%). Опитані запропонували включити такі варіанти: відповідальність перед Богом, відповідальність за кожне життя, природу, майбутнє покоління, за розвиток міста (села), регіону, країни, за дані обіцянки, а також внутрішні переконання та цінності людини, відповідальність за адекватну поведінку, не завданні шкоди, допомозі слабким, милосерді та інше [4, с.16].

Соціальна відповідальність особистості є тією базою, що формує соціальну відповідальність бізнесу, держави, громади.

Що ж стосується громади, то більшість вчених визнає наявність чотирьох основних ознак територіальної громади:

- населення /спільність людей (історична, культурна, сусідська);
- місце (територія), простір у межах певних кордонів (географічних, адміністративних, економічних, інформаційних і т. д.);
- соціальна взаємодія (сусідські відносини, спільні правила і норми поведінки, суспільні послуги, організації, взаємозв'язки і т. д.);
- почуття спільноти (психологічна ідентифікація із спільнотою, спільність інтересів, почуття приналежності, почуття співучасті до подій у суспільстві, почуття відповідальності перед спільнотою і т. д.)

Розвиток міст відбувався майже «когерентно» з розвитком людства, відображаючи його особливості на кожному історичному етапі відповідно до економічних і соціальних реалій, розвитку продуктивних

сил, культури, традицій, інтересів мешканців та їх зусиль щодо власного розвитку. Весь цей час, в міру знань і можливостей, люди намагалися зробити міське середовище проживання комфортним, економічно доцільним, придатним для роботи та відпочинку, зрозуміти тренди урбаністичного розвитку, використати досвід інших міст, щоб досягти власних висот в економіці, мистецтві, містобудуванні.

Тим не менше, одні міста в силу тих чи інших обставин швидко розвивалися й процвітали, інші поселення перебували в хронічному стані «містобудівельної стагнації», а треті взагалі занепадали і з часом зникали з мапи світу. Історія доводить, що частина міст та поселень на Землі зникла через природні катаклізми, епідемії, війни, але більшість занепали саме через причини економічні, соціальні, політичні, а також «помилки пілотування». Відомі також випадки, коли міста, перебуваючи у доволі складному політичному, соціальному, екологічному та економічному становищах, з часом «отримували друге дихання» і їх прогрес та вплив на світовій арені значно зростає. Причин, які впливають на розвиток міст є безліч, як екзогенних, так і ендегенних, але, без сумніву, розуміння як «чужих помилок», так і кращих практик міст-лідерів, є цінною інформацією, якою варто володіти.

Умови та середовище, в якому громади країн світу живуть сьогодні, не схожі ні на що досі бачене. Вони дуже динамічні, з конвергенцією технологій, глобалізацією, новими суспільними тенденціями і дедалі більшою участю зацікавлених сторін. Для того, щоб не лише виживати, але ще й процвітати в цих умовах, громади мусять бути далекоглядними, мати бажання та стимул сприймати зміни та запроваджувати їх.

Використання стратегічного планування в економічному розвитку дає змогу врахувати ці зміни і складнощі, а також забезпечує потребу в досягненні певних цілей, результат від досягнення яких хочуть бачити усі зацікавлені сторони, мешканці громади. Стратегічне планування – це необхідна умова забезпечення того, щоб діяльність з місцевого розвитку у громадах була поступальною, сталою, опиралась на раціональне використання ресурсів та розвивала місцеві фактори конкурентних переваг без зайвих втрат ресурсів і була максимально продуктивною. Розвинуті муніципалітети світу сьогодні не роблять жодної дії, якщо вона не відповідає стратегії і не є кроком до її реалізації. Спочатку стратегія, потім довгострокові, середньострокові та короткострокові плани, програми та проекти, які направлені на реалізацію змін задля бажаного майбутнього стану території [1, с. 67].

Стратегічне планування передбачає глибоке дослідження ситуації, виконання аналізу зовнішнього оточення території та її внутрішнього потенціалу, вивчення проблем громади, обґрунтування бачення розвитку та оцінку можливих стратегічних альтернатив. Стратегічне планування побудоване на комунікації та участі громади, а тому сприяє врахуванню різноманітних інтересів та цінностей, прийняттю консолідованих рішень, на реалізації яких концентруються зусилля та ресурси основних учасників місцевого розвитку.

Темпи «фізичного» росту міст у різних країнах пов'язані комплексними функціональними залежностями з ростом світової економіки (звичайно, станом національної економіки та якістю законодавчого поля), ментальністю, культурою, законодавством, національними особливостями та, нарешті, демографічними показниками. Найбільш економічно розвинені країни намагались постійно удосконалювати умови життя в містах та запроваджувати все новіші і вищі його стандарти, використовувати останні тренди досягнень людського інтелекту, аби випереджати проблеми, що назрівають, а не боротись з наслідками негативів урбанізації.

Перші принципи та правила будівництва поселень з'являлись ще в Месопотамії та Древньому Єгипті, але лише в деяких літературних творах кінця ХІХ ст. проявляється проблематика міського життя в контексті його розвитку та у взаємовпливах «особа-соціум-місто». Міста тоді, крім столиць імперських держав, були, як правило, просто «житловим додатком» навколо мануфактур, фабрик чи шахт. Згодом, коли протиріччя міського розвитку стали дуже помітними, соціальні і екологічні проблеми почали суттєво впливати на економіку і політику, людство зрозуміло, що питання впливу міського середовища на людину, сім'ю, колектив, підприємство, культуру і навіть безпеку країни є далеко не простими лінійними функціями і вимагають вже іншого рівня уваги. Хоч деякі мислителі, філософи і намагалися зобразити «місто майбутнього», але ці ідеї, як правило, залишалися «на папері». На жаль, суспільство і далі було консервативно-ретроградним, а влада не дуже бажала йти супроти громадської думки. Пізніше суспільні зміни, переоцінка певних гуманістичних цінностей та модифікація ментальності дозволили повільно змінювати ситуацію. Стратегічний підхід до проблематики розвитку міст та його комплексного просторового планування у сучасному розумінні був започаткований лише близько ста років тому. Тоді й з'явилась урбаністика [3,с.98].

В радянські часи наука про містобудування повинна була обслуговувати завдання партії з індустріалізації країни і не повинна була надто перейматися зручностями для мешканців чи комфортом

гостей цих міст. Було важко знайти вільне ліжко в готелі, просто пообідати чи банально знайти туалет.

Вважалося, що місто має забезпечити поточні потреби людей у виживанні та економії щодо виконання планових показників виробництва і «не загадувати наперед». Нічого дивного, багато з нас, перебуваючи в історичних містах, підсвідомо, також задають собі запитання: «Як можна було будувати такі вузькі вулички, де машина не те що розминуться з іншою не може, а й просто протиснутись між будинками?», «Ця бруківка може добра для коней, а не для моєї машини?». А беручу до уваги стрімкий розвиток людства, потрібно ще більш ретельно думати про майбутніх жителів та їх комфорт у місті.

Наразі, в умовах децентралізації, що відбувається в Україні, у громад є можливість самостійно формувати місцеві політики в різних галузях. Це у свою чергу відкрило нові можливості для формування партнерства між органами місцевого самоврядування та громадянським суспільством на рівні об'єднаних територіальних громад [2, с.65].

Саме місцеві громадські організації та волонтерські ініціативи, що діють безпосередньо в громадах, спираються на підтримку місцевих жителів, мають знання та досвід у важливих для громадян сферах життєдіяльності, можуть значно посилити зростання громад України. Зростання людського капіталу громад, екологічна безпека, соціальна згуртованість, соціальний супровід та підтримка вразливих груп, розвиток культури, залучення інвестицій, розвиток туристичного потенціалу, та інші послуги, які вже сьогодні можуть надавати громадські організації місцевим жителям на замовлення органів місцевого самоврядування.

Варто відзначити, що вже зараз частина громадських організацій, що працюють безпосередньо в громадах є важливою стороною міжсекторного партнерства для розвитку громад. Разом з міжнародними фондами, органами місцевого самоврядування та представниками місцевого бізнесу започатковують інноваційні проекти та дбають про інтереси громадян [5].

В такому партнерстві громадські організації готові брати на себе відповідальність (співвідповідальність) за розвиток таких сфер як:

- проведення акцій та ініціатив в громаді, що сприятимуть соціальній згуртованості;
- надання соціальних послуг/здійснення соціального супроводу вразливих груп населення;
- залучення громадян до активної участі в житті громади через участь в заходах;



- розроблення програм місцевого розвитку та залучення ресурсів;
- здійснювати інформаційно-просвітницьку діяльність з важливих тем всередині громади;
- здійснювати дослідження потреб та думок громади;
- посилювати інституційну спроможність організацій та установ громади;
- провадити мережування та обмін досвідом за участі інших громад;

Серед практичних механізмів сталої співпраці між громадськими організаціями та органами місцевого самоврядування можна віділити:

- включення напряму співпраці з громадськістю в стратегії розвитку громад на основі спільних цінностей;
- запровадження конкурсів проектів для громадських організацій на виконання певних важливих для громади завдань/соціальне замовлення;
- впровадження бюджетів участі в громадах,
- розробка проектів та програм спрямованих на розвиток громадянського суспільства на місцевому рівні,
- створення/реформування консультативно – дорадчих органів з реальними повноваженнями та відповідальністю.

Громадські організації, маючи значний потенціал і досвід роботи в різних сферах, сьогодні прагнуть рівноправного партнерства з органами влади та готові не лише здійснювати консультативну діяльність, але й брати реальну відповідальність за розвиток певних напрямів та сфер життєдіяльності громади.

Отже, як ми бачимо з результатів дослідження, відповідальність за розвиток міста, регіону, країни займає доволі високі позиції. Наразі, завдяки децентралізації, громада в своїх руках має багато можливостей та інструментів для розвитку міста, втіленню проектів, що зможуть покращити рівень життя та комфорту жителів. Особливо відповідально необхідно ставитись до програм, які неможливо втілити за один день. Саме тут на допомогу приходять стратегічне планування. Як приклад, можна привести проблему переробки та утилізації сміття. Так, можна поставити багато контейнерів вже сьогодні, навіть, припустимо, що за ніч побудували перероблюваний завод. Однак якщо у громади немає звички до сортування та розуміння усієї важливості повторного використання – такі контейнери і далі будуть простоювати без діла, оскільки для формування правильного мислення часто потрібен не один рік. А для деяких випадків навіть необхідно щоб змінилось не одне

покоління. Саме тому місто майбутнього залежить від соціальної відповідальності сьогодення.

#### **Список використаних джерел:**

1. Блейклі Е.Дж. Планування місцевого економічного розвитку. Вид 2-е / Пер. з англ. - Львів. - 2002. - 416 с.
2. Берданова О., Вакуленко В. Стратегічне планування місцевого розвитку. Практичний посібник / Швейцарсько-український проект «Підтримка децентралізації в Україні – DESPRO. – К.: ТОВ «Софія-А». – 2012. – 88 с.
3. Васильченко Г, І. Парасюк, Н. Єременко Планування розвитку територіальних громад. Навчальний посібник для посадових осіб місцевого самоврядування Асоціація міст України – К., ТОВ «ПІДПРИЄМСТВО «ВІ ЕН ЕЙ», 2015. – 256 с.
4. Грищук В.К. Соціальна відповідальність. Навчальний посібник, Львівський університет внутрішніх справ – 2012. – 152 с
5. Мусієнко О. Місцеві ініціативи змінюють життя українських громад [Електронний ресурс] / // Громадський простір. – 2019. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.prostir.ua/?news=rezolyutsiya-uchasnykiv-forumu-vid-ideji-do-uspihu-mistsevi-initsiatyvy-zminyuyut-zhyttya-ukrajinskyh-hromad>.

*Науменко Ірина Вадимівна,*

*студентка будівельного факультету КНУБА*

**Науковий керівник:** к.і.н., доц. **Ярощук Інна Володимирівна**

## **ПРОБЛЕМИ ТА МЕТОДИ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСТА КИЄВА**

**Постановка проблеми.** Стійка та ефективна робота транспортної системи є одним із ключових чинників гармонійного соціально-економічного розвитку країни. Протягом тривалого часу розвиток транспортної інфраструктури в місті Києві відбувався застарілими методами адміністративно-командної економіки: пріоритетом була розбудова нових автошляхів, що повністю суперечить сучасним урбаністичним концепціям. Прогнозні оцінки майже не використовувалися, отже планування відбувалося з огляду на освоєні або заплановані до освоєння бюджетні кошти. Недоліки такого підходу є хаотичне паркування, постійні затори, нераціонально організована мережа громадського транспорту, а також відсутність культури

транспортної поведінки містян, яка би спиралася на узгодження інтересів усіх учасників руху.

Міський громадський транспорт теж зазнав деяких змін. Але перешкод на цьому шляху чимало: від неефективного управління транспортними підприємствами та зношеного рухомого складу до невідповідності між пропозицією та попитом на послуги громадського транспорту, нераціональної маршрутної мережі з повсюдним дублюванням маршрутів та неузгодженістю розкладів руху різних видів громадського транспорту тощо. Київ, як столиця України та найбільше місто держави за кількістю та щільністю населення, негайно потребує перегляду та оптимізації міського транспортного сполучення. Тому розробка методів удосконалення транспортної інфраструктури в місті з урахуванням тенденції зростання інтенсивності руху транспорту є першочерговою задачею.

Дослідженнями даних питань займалися: Л. Аллпорт, К. Геннон, І. Гукалова, В. Дорошенко, К. Діденко, В. Бугроменко, З. Ліу, Н. Пашинська, Дж. Фаррінгтон, Д. Халл, В. Доля, К. Вакуленко [1], О. Никифорок [2], Н. Сментина [3], Н. Добрава, І. Башинська та В. Філіппов [4].

**Об'єктом дослідження** є транспортна система Києва як чинник безпосереднього впливу на територіальну доступність і добробут та мобільність мешканців столиці.

**Метою дослідження** є аналіз впливу транспортної системи Києва на формування доступності та якості життя киян загалом, розробка рекомендацій щодо поліпшення ситуації.

**Виклад основного матеріалу.** На сьогодні транспортна система міста Києва не задовольняє потреби населення у мобільності цілком. До найважливіших проблем розвитку транспортної системи слід віднести такі:

**Стан транспортної мережі не відповідає існуючому пасажиропотоку.** У Києві за останні три роки кількість офіційно зареєстрованих автомобілів збільшилася більш ніж на 15% і за прогнозами експертів збільшиться на 60% до 2025 року. У розвинених країнах рівень автомобілізації у великих містах суттєво нижчий за рівень автомобілізації в середньому по країні. Головна причина такого співвідношення – висока вартість володіння автомобілем, при низькій ефективності його використання (порівняно короткі поїздки по місту, з низькою середньою швидкістю). Це змушує людей відмовлятися від особистих автомобілів на користь громадського транспорту і велосипедів.

**Незадовільні умови для всіх учасників руху.** Тривалий час вулиці та дороги проектувалися виходячи виключно з потреб моторизованого транспорту, що призводить до високих швидкостей та підвищення рівня аварійності на дорогах, неефективного використання обмеженого простору міста. У місті відсутня зв'язана веломережа.

**Транспортна ефективність мостових переходів не відповідає потребам мешканців міста.** Внаслідок принципової зміни структури галузевої зайнятості населення після переходу України від планово-адміністративної економіки до ринкових відносин, утворився значний дисбаланс в системі розселення, між правобережною та лівобережною частинами міста: 36,3% населення Києві (приблизно 1 мільйон осіб), проживає у лівобережних районах, при цьому там розташовано лише 18,2% загальної кількості робочих місць. Основна кількість робочих місць сконцентрована в адміністративно-діловому ядрі міста. Зазначений дисбаланс утворює щоденну трудову маятникову міграцію між правобережною та лівобережною частинами міста, що понаднормово перевантажує автомобільні мостові переходи. Мостові переходи через р. Дніпро є найбільш перевантаженими ділянками вулично-магістральної мережі. Добовий транспортний попит на мостові переходи перевищує нормативну пропускну спроможність від понад 120% (міст Метро), до понад 140% (Північний (Московський), Патона та Південний мости). При цьому транспортний попит на Дарницький мостовий перехід суттєво нижчий, через нерозвиненість лівобережного та (особливо) правобережного підходів до мосту. Також зазначений дисбаланс впливає на суттєве перевантаження Святошинсько-Броварської лінії метрополітену. Найбільш складна ситуація склалась з транспортним забезпеченням мешканців житлового масиву Троєщина, який за кількістю населення (близько 300 тис. осіб), співставний з такими містами як Полтава або Вінниця.

**Нерозвинена система рейкового транспорту.** На початку 1990-х років Київ мав одну з найрозвиненіших трамвайних мереж у Європі. Нажаль, у тих же роках відбулося стрімке зростання рівня автомобілізації, при одночасній деградації трамвайно-тролейбусної інфраструктури. З ліквідацією сполучення між правобережною і лівобережною трамвайними мережами, трамваю надана непритаманна йому функція підвезення пасажирів на пересадку метрополітену та міську електричку, у якій він не може конкурувати з нерейковим громадським транспортом, в першу чергу з маршрутними таксі.

**Транспортна неефективність міської електрички.** Міська електричка має протяжність лінії 50,3 км (80% від загальної протяжності мережі метрополітену), та 14 станцій (30% від загальної

кількості станцій метрополітену), при цьому пасажиропотік міської електрички складає лише 19,5 тис. пас./добу, або 1,38% від добового пасажиропотоку метрополітену.

**Низька середня швидкість пересування на громадському транспорті.** Поїздки містом пов'язані з істотними витратами часу. Лише 35% населення міста може дістатися до центру, витративши не більше 1 години, тоді як нормативна тривалість поїздки для Києва складає 45 хв. [5]

Першочерговим завданням для поліпшення транспортної доступності в місті, є розв'язання проблеми перевантаженості мостів через Дніпро. Зокрема, це передбачає завершення будівництва Подільського мостового переходу та заїздів лівобережної частини Дарницького залізнично-автомобільного мостового переходу. Необхідні також мости північніше та південніше існуючих, а також добудова автомобільного мосту із транспортними під'їздами в районі залізничного моста. Альтернативою мостам можуть стати тунелі, подібні проекти також існують, однак їхня реалізація є більш складною.

Іншим завданням є поліпшення доступності відрізаних залізницями районів шляхом розширення мережі шляхопроводів, тунелів тощо. Зокрема в проекті Генерального плану розвитку Києва до 2025 року першочерговим об'єктом будівництва і реконструкції вулично-дорожньої мережі є будівництво шляхопроводу через залізничні колії на продовженні вулиць Суздальської до вул. Волинської [6].

Завершення будівництва Великої кільцевої автодороги на північному сході та лівобережжі дозволить вивести транзитні перевезення фактично за межі міста, значно підвищить доступність окремих районів та розвантажить вуличну мережу. Необхідним є проектування автомобільних хабів біля пересадочних вузлів на міський пасажирський транспорт.

Важливим є запуск швидкісного транспорту (метро, швидкісний трамвай) у напрямку віддалених районів, розбудова метро до Троєщини або ж подовження швидкісного трамваю на лівому березі до правобережжя (в обох випадках передбачає реконструкцію Петровського мосту).

Вдало себе зарекомендувала система переходу до одностороннього руху у центрі міста, необхідним є розширення мережі таких вулиць, що дозволить виділити окремі смуги руху для наземного громадського транспорту і значно підвищить його мобільність і пасажирооборот. Створення автоматизованої системи керування

дорожнім рухом дозволить значно зменшити кількість заторів на вулицях столиці.

Одним із найбільш радикальних та ефективних шляхів вирішення питання надмірної автомобілізації міста може бути впровадження різноманітних заходів, спрямованих на обмеження використання автомобіля паралельно з адекватним розвитком системи громадського пасажирського транспорту. У різних містах ці заходи не однакові: від установа плати за проїзд легкового приватного авто в центр міста – до адміністративної заборони.

Розповсюдженою практикою є використання велосипеда як найдешевшого, найшвидшого і корисного для здоров'я засобу пересування по місту та істотного фактору скорочення виділення вуглецю в атмосферу. Прикладом веломіста може служити Копенгаген, де споруджено 390 км велосипедних доріжок.

Пріоритетним має стати налагодження сполучення з приміською зоною та оптимізація рухомого складу громадського транспорту при поступовій відмові від маршрутних таксі. Якісна робота та позитивний імідж громадського транспорту зумовлює перехід населення до його використання, що значно знижує екологічне навантаження на міську територію і населення. Особливу роль у даному випадку відіграє електротранспорт, у першу чергу на базі сучасних енергозберігаючих технологій.

Домінуючою пропозицією оптимізації транспортної системи Києва є спрощення існуючої складної мережі з одночасним збільшенням частоти транспортного обслуговування та ємності маршрутів. Спрощення міської мережі треба проводити поступово. Для цього пропонується розбити місто на 12 умовних транспортних районів: Троєщина, Оболонь, Святошинський, Північно-Дніпровський, Південно-Дніпровський, Виноградар, Солом'янський, Нивки, Голосіївський, Дарницький, Сирець та центральний, та застосовувати до кожного з них процес оптимізації, діючи поступово та дотримуючись наступного алгоритму:

- визначення нових стратегічних маршрутів для обслуговування потреб у перевезеннях на довгі відстані й оптимізації розриву між попитом та пропозицією на громадський транспорт і таких, що скорочують відстань між початковою та кінцевою точкою слідування, та таких, що не обслуговуються наявними маршрутами; їх визначення засновано на аналізі пасажиропотоків та планів доступності місць призначення;

- оцінка наявних маршрутів щодо слідування таким принципам як фактичне використання, подовження, дублювання, скорочення, прямота або інші недоліки;
- переформатування (коригування) маршрутів відносно стратегічних міських розв'язок (пунктів пересадки), де це доречно;
- переформатування (коригування) або об'єднання маршрутів, розробка нових місцевих маршрутів для обслуговування районів з низькою локальною місцевою доступністю;
- заміна автобусного сполучення тролейбусним там, де це доречно;
- заміна на маршруті декількох одиниць автобусів меншою кількістю одиниць, але з більшою пасажировмісністю [7].

**Висновки.** Згідно з наведеним аналізом транспортної системи міста Києва, стан пасажирських перевезень у місті не є задовільним і не виконує принципів сталого розвитку, а система, у свою чергу, не задовольняє у повному обсязі потреби населення міста у мобільності цілком. У зв'язку з цим є низка проблем, вирішивши які можна покращити стан транспортної системи Києва. Загалом вирішення даних проблем полягає у здійсненні таких дій:

- зміна структури використання транспорту у місті Києві від пріоритету використання приватного автотранспорту до громадського транспорту;
- організація вулиць з одностороннім рухом (пропускна спроможність підвищиться на 25-30%);
- будівництво транспортних розв'язок в декількох рівнях;
- формування оптимальної транспортної інфраструктури з використанням принципів логістики, транспортно-логістичних центрів, які забезпечать взаємодію між видами транспорту та забезпеченням перевезення пасажирів;
- будівництво переходів та шляхопроводів нових форматів з використанням новітніх технологій підземного тунелебудування;
- модернізація громадського транспорту, його інфраструктури, рухомий склад, управління.

#### **Список використаних джерел**

1. Вакуленко К. Є. Управління міським пасажирським транспортом : навч. посібник / К. Є. Вакуленко, К. В. Доля. – Х. : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2015. – 257 с.
2. Никифорок О. І. Модернізація наземних транспортних систем України: монографія. – Київ: НАН України, 2014. – 440 с.

3. Сментина Н. В., Добрава Н. В. Модернізація міського електротранспорту на шляху забезпечення збалансованого розвитку міста // Економіка. Фінанси. Право. – 2017. – № 5/2. – С. 55-62.

4. Башинська І. О., Філіппов В. Ю. Проблеми та шляхи удосконалення функціонування міського пасажирського транспорту // Економіка. Фінанси. Право. – 2017. – № 7/1. – С. 35-37.

5. Міська цільова програма розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019 – 2023 роки. КМДА, затверджено 22.12.2018 р.

6. Генеральний план розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (проект) – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2025>.

7. Водовозов Є. Н., Палант О.Ю. Критерії оптимізації міського транспортного сполучення м. Києва // Науково-виробничий журнал Іноваційна економіка. – 2019. – №3-4.

*Овсієнко Дмитро Валерійович,*

*Поспєєва Інна Вікторівна,*

*студенти будівельного факультету КНУБА*

**Науковий керівник: к.і.н., доц. Стеценко Світлана Власівна**

## **ПОЛІТИЧНЕ ПРОТИБОРСТВО, ЩО РОЗ'ЄДНАЛО МІСЬКИЙ ПРОСТІР**

Президентські вибори в США – подія світового значення з огляду на військову потугу, доларову експансію, тривале геополітичне домінування країни. І хоча в США за президентства Д. Трампа відбулося «згортання» США всередину себе, вихід із ряду міжнародних договорів, проголошення політики економічного націоналізму, країна не втратила статусу світового центру сили. Україна не в останню чергу відслідковує перебіг подій в США після того, як стало відомо, що кандидат від Демократичної партії США, конкретно його син, мав контрагентів в Україні. Розголос отримав і проросійський слід діючого Президента Дональда Трампа.

Не тільки ці конкретні факти приковують увагу до політичного протиборства в США. В ході передвиборчої кампанії в країні почалася справжня гібридна громадянська війна. Відомий американський політолог Френсіс Фукуяма в своєму есе «Проти політики ідентичності» зразу після приходу до влади Трампа, відзначив наявність окремих



передумов для внутрішнього зіткнення, яке може вирости до масштабів революцій і громадянської війни.

Ф.Фукуяма наголошує, що громадянська війна виникає від швидкої зміни в однієї частини суспільства базових цінностей при незмінних або і взагалі протилежних в іншій. В якості методологічної основи для аналізу сучасного кризового стану суспільних відносин він користується поняттям «ідентичності». Нинішнє США - це наявність кризи політики ідентичності, небезпечна поляризація ідентичностей та їх концентрація навколо політичного протистояння «червоних та синіх».

[1]

Найбільш показові протистояння відбулися в шатах регіону Великих озер, що стали частиною т. зв. іржавого поясу, де населення міст потерпає від негативних соціально-економічних наслідків деіндустріалізації. Тут піднялася протестна хвиля проти завислих обіцянок Трампа ще 2016 року щодо відродження промисловості та залучення інвестицій. В деяких містах на фоні загрозливої пандемії з'явилися окремі міські анклави, закриті для влади, поліції, міських служб з автономними структурами управління, позамуніципальними органами. І влада штату, і федеральна влада вичікували, навіть загравали з «автономістами». У великих містах прокотилася хвиля погромів і мародерства [2].

Відбулося руйнування донедавна сталого, одного з неписаних, але базових правил західних демократій: не вирішувати політичні проблеми за рахунок суспільства. Це в країні, де прагнення людини до щастя - одне з основоположних прав, закріплених в Декларації незалежності, де життя і спокій громадян ще недавно були абсолютною цінністю. Демократія базується на активній політичній позиції громадян, влада в США завжди намагалася не залучати населення до політичного протистояння на тому рівні, коли воно загрожує зруйнувати звичний потік життя. Однак, сучасні політичні еліти Сполучених Штатів завдали суспільству серйозних випробувань заради політичної вигоди.

На цей раз Америка змінювала не політичну владу, а політичний курс. Поляризація настроїв досягла такого рівня, що прихильники демократів і прихильники республіканців бачили у представниках іншого табору не політичних опонентів, а ворогів і навіть екзистенційну загрозу для себе і країни. Весь світ став свідком справжнього побоїща в Портленді, особливо після того, як за наказом Дональда Трампа у місто зайшов спецназ Міністерства внутрішньої безпеки. Ці бійці, що діють без будь-яких розпізнавальних знаків і по ідеї покликані охороняти федеральну власність від вандалів, заарештовували протестуючих на вулицях і відвозили на допити, не пред'являючи офіційних звинувачень.

На фоні цих протестних рухів діючий президент, всупереч гуманітарній логіці, максимально «топив» свого політичного опонента, залякуючи мешканців Портланда різким падінням їх добробуту в разі перемоги останнього.

Масові протести в США розпочалися 26 травня 2020 р. в Міннеаполісі, штат Міннесота як реакція на загибель афроамериканця Джорджа Флойда під час затримання офіцером поліції Дерекком Шовін, який тримав коліно на шиї затриманого протягом майже 8 хвилин, в той час як інші троє офіцерів спостерігали. Лише згодом після хвилі протестів і погромів афроамериканців Шовін і троє інших офіцерів, були заарештовані.

Цей інцидент став поворотним пунктом і ключовим приводом, що прорвав накопичений антирасистський антисоціальний гнів. Протягом декількох днів протести поширилися по всій території США, в червні вони охопили більш ніж 2000 міст в 60 країнах світу. За експертними оцінками, участь в них взяли від 15 до 26 мільйонів американців, що робить ці протести наймасштабнішими в історії США. Ідеологічним посилом протестів став слоган антирасистського руху Black Lives Matter (з англ. - «Чорні життя важливі»). [3] Вуличні протести витіснили на другий план державні антиковідні заходи, підняли градус громадянської непокори, взаємної ненависті між різними категоріями громадян.

Велика частина протестів були мирними, протестами проти поліцейського насильства і расизму, однак в деяких містах вони перейшли в бунти, мародерство і зіткнення з поліцією. У багатьох випадках реакцією на протести було поліцейське насильство, в тому числі стосовно журналістів. На початок червня в 200 містах США була введена комендантська година, більше 30 штатів покликали на допомогу Національну гвардію для забезпечення правопорядку. До кінця червня було затримано не менше 14 тисяч протестуючих, 19 осіб загинули.

Протести призвели до численних законодавчих ініціатив на рівні держави, штатів і муніципалітетів, спрямованих проти поліцейського насильства. У той же час адміністрація Президента Д.Трампа була розкритикована за жорстку риторику стосовно протестуючих і агресивну, мілітаризовану відповідь на протести. В ході протестів відбулося знесення пам'ятників конфедератам, згадали про їх історичний расизм. Разом з тим, знесення пам'ятників батькам-засновникам США, яких звинуватили в расизмі, героям громадянської війни не розвернуло агресивну обопільну критику Трампа і Байдена. Історичні наративи їх не хвилювали, а лише взаємне поборювання.

З'ясувалося, що обидві партії зацікавлені в максимальній

мобілізації свого електорату, готові виправдати прояви крайнощів на "своїй" стороні і обігрувати глибинні страхи, щоб залучитися голосами виборців. Відсутніми були будь-які спроби згуртувати небезпечно розколоте суспільство, що підсилювало поляризацію, розігрувалася і без того хвороблива карта расових та інших протиріч, відбувалася демонізація опонентів. Подібна ситуація ще декілька років тому здавалася неможливою, влада не наважувалася пожертвувати правами громадян навіть в тих випадках, коли питання національної безпеки, здавалося б, вимагали порушити суспільний спокій.

Президентські вибори в США-2020 надали світу унікальний урок щодо неможливості виправдати через політичне протистояння опонентів нацьковування однієї частини суспільства на іншу. Америка, яка в історичному сенсі розглядалася як символ спочатку «плавильного казана», згодом – «пошарового салату» втратила притягальність країни рівних можливостей. В США виявилися протиставленими люди не тільки різних поглядів, «червоних» та «синіх» штатів, різних міських агломерацій (навіть окремих кварталів), а й різних ідентичностей, які за інших умов безконфліктно поєднувалися навіть в одній особі. Ф.Фукуяма пропонує не розглядати будь-яку ідентичність як незмінну і вроджену. Відповідно політика не має права використовувати ідентичності для розколу суспільства.

#### **Список використаних джерел**

1. Против политики идентичности [Электронный ресурс] /EurAsiaDaily/ - Режим доступа: <https://eadaily.com/ru/news/2018/11/14/fukuyama-politika-identichnosti-i-predposylki-grazhdanskoj-voyny-v-ssha>.

2. Протесты в США: в Сиэтле полиция назвала акцию «Бунтом» [Электронный ресурс] /Украинские национальные новости | Информационное агентство/ - Режим доступа: <https://www.unn.com.ua/ru/news/1882629-protesti-u-ssha-u-sietli-politsiya-nazvala-aktsiyu-zakolotom-areshtovano-vzhe-ponad-20-osib>.

3. В Портленде протесты против расизма вылились в столкновения с полицией [Электронный ресурс] /DW/ - Режим доступа: <https://www.dw.com/ru/в-портленде-протесты-против-расизма-вылились-в-столкновение-с-полицией/a-54318575>.

*Пастушок Андрій Борисович, студент  
факультету урбаністики та просторового планування КНУБА*  
**Науковий керівник: д.п.н., проф. Перегуда Євген Вікторович**

## **ДО ПИТАННЯ ПРО ВПЛИВ МІСЦЕВИХ ВИБОРІВ 2020 РОКУ НА РОЗВИТОК УКРАЇНСЬКИХ МІСТ**

Цієї осені перед українцями постав складний вибір щодо обрання нової місцевої влади. Останні роки принесли громадянам чимало розчарувань, адже політики не відступили від багаторічної тенденції – реальний стан справ у суспільстві суттєво відрізнявся від обіцяного. Як й у минулорічні передвиборчі кампанії, активна агітація почалася задовго до старту виборчих перегонів. За цих умов неможливо триматися осторонь та безініціативно спостерігати за швидкими темпами змін, які почалися в українських містах. Після декількох років переважно інертного управління місцеві голови серйозно зайнялися благоустроєм міст та зробили усе можливе, аби зацікавити виборців та завоювати їх підтримку. Незважаючи на це, вибори ознаменувалися рекордно низькою явкою виборців – 36,88%. Якщо порівнювати з виборами до місцевих органів влади п'ятирічної давнини, цей показник зменшився майже на 10% – тоді явка виборців склала 46,5% [1].

Мета мого дослідження – проаналізувати, чому у більшості великих міст України більшість голосів набрали діючі на момент виборів мери, а також попередньо спрогнозувати, як місцеві вибори вплинуть на розвиток українських міст.

Розпочнемо зі столиці України, де чинний міський голова Віталій Кличко очікувано мав перевагу над конкурентами. Певне здивування викликав величезний відрив від конкурентів: найближчий з них Олександр Попов не набрав навіть 10% (також у п'ятірку увійшли Сергій Притула від партії «Голос», Ірина Верещук зі «Слуги народу» та Олексій Кучеренко, що представляв «Батьківщину»).

На перший погляд, логічним є запитання, наскільки тріумф В.Кличка зумовлений сильною передвиборчою кампанією та запровадженням рішучих реформ? Але більшість схиляється до відсутності сильної опозиції та конкуренції на місце мера. Час розібратись, що змінилось у столиці за останні п'ять років. Варто зазначити, що представлена у 2014 р. програма В.Кличка була змістовною та структурованою. Він та його команда обіцяли киянам чистоту біля станцій метро, зупинок громадського транспорту, на вулицях й на подвір'ях. В.Кличко мав намір вирішити проблему з постійними заторами на прикладі багатьох європейських міст. Нові

велодоріжки мали стати альтернативою для мешканців столиці та суттєво зменшити кількість автомобілів [2]. Також цей період запам'ятався боротьбою з незаконними малими архітектурними формами та точками стихійної торгівлі біля метро. Напевно, найбільші сподівання кияни покладали на те, що за нового мера нарешті побудують метро на Виноградар і Троєщину, а для усіх випускників вищих навчальних закладів будуть гарантовані робочі місця.

Впевнено можна сказати, що обіцянки щодо нових парків та скверів, побудови спортивних майданчиків у шкільних дворах та біля житлових комплексів було виконано. Відновилося курсування транспорту Шулявським мостом, який жартома називають «пожирачем бюджетних коштів». Зрештою, в кожному жарті є доля правди, адже вартість даного проекту змінювалася тричі. Врешті решт міст обійшовся в рекордні для Києва 1.7 млрд. гривень [5]. Травень 2019 р. запам'ятався урочистим відкриттям мосту через Володимирську гірку, який в народі прозвали «скляним». Тепер кияни та гості столиці мають змогу милуватися неперевершеними київськими краєвидами. Безсумнівно, ця архітектурна споруда стала однією з «візитних карток» міста, до слова, активна фаза будівництва тривала лише півроку.

Підсумовуючи, стосовно принаймні частини планів, задекларованих Віталієм Кличком, позитивна тенденція щодо змін дійсно є. Не варто забувати, що деяким змінам посприяли загальноукраїнські реформи, а деякі проекти почали втілювати в життя лише напередодні виборів. Багато рішень спрямовані на швидкий та приємний результат, наприклад, відкриття скверів, мосту чи проведення великих конференцій. Водночас, у столиці залишається багато системних проблем, яким очільник міської державної адміністрації не приділив достатньо уваги ані в програмі, ані в реальному житті [2].

Жовтневі вибори чітко окреслили невтішну ситуацію для першої в історії України «монобільшості». Порівняно із парламентськими виборами партія «Слуга народу» суттєво втратила свої позиції, зокрема через розкол на декілька груп. Багато експертів стверджує, що стабільної більшості в Раді практично немає [4]. Згідно з офіційними результатами, партія не лише не змогла повторити успіх президентської, а пізніше й парламентської кампаній, навпаки, провалила місцеві вибори. Її кандидати не змогли завоювати жодного крісла мера в найбільших містах в першому турі, а найвідоміші з них вже зійшли з дистанції. Серед них – Олег Філімонов, Ірина Верещук і Сергій Борзов.

Експерти також здивовані результатами харківських виборів, де вже можна констатувати триумф Геннадія Кернеса. Чинний міський голова провів найдивнішу виборчу кампанію. Публічно не відомо, як

він себе почуває у зв'язку з нещодавно перенесеним корона вірусом, чи є він дієздатним. Але це не завадило йому впевнено перемогти на виборах-2020 уже в першому турі [6]. З величезним відставанням до трійки лідерів увійшли також Олександр Фельдман від «ОПЗЖ» та Олексій Кучер зі «Слуги народу». В контексті серйозної опозиційної сили також розглядали блок Юлії Світличної, але кандидат від даної партії Олег Черняк не зміг завоювати довіру електорату.

Двоєке враження справила рекордно низька явка, як для Харкова. За підрахунками експертів, вона складає близько 33%, де наймасовіша вікова категорія – 60+ [7]. Останнім часом поширеною є думка, що люди пенсійного віку є консерваторами та підсвідомо залежними від впливу засобів масової інформації. Разом з тим, можливо, агітація в медіа-просторі вплинула на підсумкові результати, проте не тільки це стало приводом для перемоги чинного міського голови.

Загалом, харків'яни називають Г.Кернеса “міцним господарником”, який непогано відремонтував центральну частину міста. Варто згадати про оголошену ним медичну реформу та підвищення фінансування лікарень у часи весняного наступу коронавірусу. Якщо глобально оцінювати роботу «вічного мера», як жартують самі харків'яни, можна помітити покращення у сфері розваг та дозвілля, зокрема, проведено реконструкцію «Молодіжного парку», побудовано та відреставровано 15 стадіонів, значна увага приділялась будівництву спортивних майданчиків. Підписано угоду та залучено кошти для продовження будівництва метро. У 2016 р. в місті було відкрито нову станцію метро «Перемога». Частково виконано роботи із запуску нового сміттєпереробного комплексу, який будується на Дергачівському полігоні.

В культурній столиці України інтрига зберігалась до останнього. У чинного мера Андрія Садового з'явилася гідна конкуренція в обличчі Олега Синютки – представника партії «Європейська солідарність», яка суттєво зміцнила свої позиції на Заході. Вперше на цих виборах мера, тобто голови Львівського ОТГ, голосували не лише львів'яни, а й мешканці ще 10 громад, які увійшли до Львівської об'єднаної територіальної громади. Наразі вже достеменно відомо, що розрив між кандидатами становить майже 9% на користь Садового. Інакше кажучи, львів'ян очікує напружена боротьба у другому турі.

Варто зазначити, що партія діючого мера «Самопоміч», всупереч багатьом прогнозам, не посіла перше місце на виборах до Львівської міської ради. «Опозиційна платформа – За життя» буквально провалилася у Львові, не набравши навіть 1% [10]. З іншого боку, для Заходу доволі звичною є ситуація, коли проросійська партія не

проходить п'ятивідсотковий бар'єр. Значно гірше місцеві вибори пройшли для «Батьківщини», і це стосується не тільки міста Лева. За підсумками голосування "Батьківщина" різко відстала від трійки лідерів й майже ніде не показала високих результатів. Тобто, у Ю.Тимошенко та її партії вже немає електоральної цитаделі, де вона мала б міцні позиції. Зокрема, в столиці, де колись Ю.Тимошенко була загальною улюбленицею, фракція «Батьківщина» ледь-ледь пройшла відсотковий бар'єр, а кандидат в мери лише замкнув п'ятірку лідерів.

Повертаючись до Львова, наостанок варто розглянути можливі сценарії розвитку боротьби за посаду міського голови. Андрій Садовий обіймає крісло міського голови вже 13 років. На його рахунку багато скандалів та невиконаних обіцянок, зокрема скандальна історія Грибовицького сміттєзвалища або численні незаконні забудови [8]. Та, не дивлячись на це, А.Садовий досі користується довірою електорату. У разі переобрання діючого міського голови було обіцяно продовжити курс на покращення інфраструктури міста, значних досягнень можна очікувати у транспортній та туристичній сферах. Мешканці міста покладають великі сподівання на вирішення проблеми зі збором та утилізацією сміття, яка завжди була ахіллесовою п'ятою Садового.

З іншого боку, А. Садовий у першому турі майже повністю вичерпав свій електорат [11]. Наразі О. Синютка має трохи більше шансів, бо виборці, чиї кандидати не потрапили у другий тур, більш прихильні до нього. Особливо це стосується електорату з приміських районів, адже за численними опитуваннями їх рівень довіри до А. Садового суттєво знизився після Грибовицької трагедії.

Жовтневі місцеві вибори запам'ятаються рекордно низькою явкою та не зовсім виправданим консерватизмом українців. Можливо, зіграв суттєву роль той факт, що серед кандидатів велика кількість людей, які вже тією чи іншою мірою були при владі та мали шанс щось змінити, але не зробили цього, а окремі з них вже не раз не виправдали сподівань народу. Деякі громадяни не бачать серед кандидатів реально кваліфікованих, чесних фахівців. Велику роль зіграла також пандемія, через яку значний відсоток громадян не виявив своєї волі у цих перегонах. Передвиборчі програми багатьох кандидатів було переобтяжено критикою діючих мерів, натомість конкретних рішучих дій ними не запропоновано. Також значну роль відіграла розпорошеність опозиційних сил. Простіше кажучи, альтернативних кандидатів було багато, проте реальна конкуренція відсутньою. Парадокс, але, не зважаючи на прагнення до змін, українці переобирають чинних міських голів. Можливо, така ініціатива виборців пов'язана з реформою децентралізації. Відштовхуючись від результатів

виборів, можна впевнено сказати: глобальних змін в більшості українських міст очікувати не варто, а чи правильний вибір зробили громадяни, покаже тільки час.

### **Список використаних джерел та літератури**

1. Явка виборців на місцевих виборах 25 жовтня 2020 року склала 36, 88%. URL: <https://cvk.gov.ua/novini/yavka-vibortsiv-na-mistsevih-viborah-25-zhovtnya-2020-roku-sklala-3688.html> (дата звернення: 30.10.2020).

2. 5 років Кличка: що мер обіцяв киянам і що з цього виконав. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/05/31/5-rokiv-klychka-shho-mer-obitsyav-kuuanam-i-shho-z-tsogo-vykonav> (дата звернення: 30.10.2020).

3. Кличко лідирує на виборах мера Києві. URL: <https://vybory.rbc.ua/rus/2020/klichko-pobezhdaet-vyborah-mera-kieve> (дата звернення: 31.10.2020).

4. У парламенті тривалий час вже немає монобільшості “Слуг народу”. URL: <https://prm.ua/u-parlamenti-tryvalyy-chas-vzhe-nemaie-monobilshosti-sluh-narodu-kvu/> ( дата звернення: 31.10.2020).

5. Вартість реконструкції Шулявського мосту знову зростає. URL: <https://ua-news.liga.net/economics/news/vartist-rekonstruktsii-shulyavskogo-mostu-znovu-zroste> (дата звернення: 31.10.2020).

6. Свідки Кернеса. Що відбувається з харківським мером? URL: <https://2day.kh.ua/ua/svidki-kernesa-scho-vidbuvaetsya-z-kharkivskim-merom> (дата звернення: 01.11.2020).

7. Вибори у Харкові: чи втримає владу Кернес. URL: [https://espreso.tv/article/2020/10/11/vybory\\_u\\_kharkovi\\_chy\\_vtrymae\\_vlad\\_u\\_kernes](https://espreso.tv/article/2020/10/11/vybory_u_kharkovi_chy_vtrymae_vlad_u_kernes) ( дата звернення: 02.11.2020).

8. Сидить у кріслі незважаючи на численні скандали: Як Садовий роками захоплював Львів. URL: [https://zik.ua/blogs/sydyt\\_u\\_krisli\\_nezvazhaiuchy\\_na\\_chyslenni\\_skandaly\\_yak\\_sadoviy\\_rokamy\\_zakhopliuvav\\_lviv\\_982672](https://zik.ua/blogs/sydyt_u_krisli_nezvazhaiuchy_na_chyslenni_skandaly_yak_sadoviy_rokamy_zakhopliuvav_lviv_982672) (дата звернення: 02.11.2020).

9. Садовий vs Синютка. Перший раунд. URL: [https://zaxid.net/sadoviy\\_vs\\_sinyutka\\_pershiy\\_raund\\_n1](https://zaxid.net/sadoviy_vs_sinyutka_pershiy_raund_n1) (дата звернення: 02.11.2020).

10. Рейтинги партій і кандидатів в мери Львова: хто пройде до міської ради. URL: [https://vybory.24tv.ua/ru/rejting-kandidatov-v-mjery-lvova-2020-rejtingi-partij\\_n1431321](https://vybory.24tv.ua/ru/rejting-kandidatov-v-mjery-lvova-2020-rejtingi-partij_n1431321)(дата звернення: 03.11.2020).

11. Рейтинг довіри до Андрія Садового суттєво зменшився: 62% електорату не підтримає його на місцевих виборах. URL: [https://zik.ua/ru/news/lviv/rejting\\_doveriya\\_k\\_andreyu\\_sadovomu\\_sushhestvenno\\_umenshilsya\\_6](https://zik.ua/ru/news/lviv/rejting_doveriya_k_andreyu_sadovomu_sushhestvenno_umenshilsya_6)



2\_elektorata\_ne\_podderzhit\_ego\_na\_mestnyh\_vyborah (дата звернення: 03.11.2020).

12. Підсумки місцевих виборів: Розквіт феодалізму, кінець «третьої сили», незабаром - війна за землю. URL: <https://bin.ua/top/256531-itogi-mestnyh-vyborov-rascvet-feodalizma-konec> (дата звернення: 03.11.2020).

**Пустова Оксана Ігорівна,**

*студентка Національного авіаційного університету*

**Науковий керівник:** канд.пед.наук, доц. **Фокін Сергій Павлович**

## **РОЗВИТОК ОВЕРТУРИЗМУ В УМОВАХ УРБАНІЗАЦІЇ**

Протягом останніх десятиліть значно збільшилася кількість міських жителів, а міста зазнали ряд істотних змін. Згідно з даними ООН, в 1990 р міське населення складало 43%, в 2015 р - 54%, а до 2030 р прогнозується зростання міського населення до 60% [1]. Поряд з процесами урбанізації спостерігається зростання самого туристичного сектора, викликаний економічним розвитком країн, нижчими транспортними витратами, розвитком туристичної інфраструктури і зростаючої чисельності середнього класу. Це сприяє зростанню туристичної привабливості міст.

Дохід від внутрішнього та міжнародного туризму вносить значний вклад у соціально-економічний та культурний розвиток міст та їх околиць. У той же час розвиток урботуризму передбачає подолання ряду труднощів, які пов'язані із забезпечення сталого розвитку туризму та мінімізації негативного впливу на природні ресурси, інфраструктуру, соціокультурний клімат. Для характеристики цих та інших негативних наслідків міського туризму в ЗМІ все частіше використовується поняття «овертуризм» [2].

Існує декілька дефініцій поняття овертуризму. Зокрема, університети-учасники міжнародного проекту «*Overtourism? Understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions*» визначили овертуризм, як «негативний вплив туризму на дестинацію або її частини внаслідок надмірної кількості туристів, що відчуває як місцеве населення (через погіршення умов (якості) життя), так і туристи (через погіршення якості турпродукту, що надається)» [1].

Наступне визначення овертуризму належить Партнерству відповідального туризму: «коли господарі чи гості, місцеві жителі або

візитери дестинації відчують, що туристів забагато і через це якість життя у цій дестинації чи якість відвідування значно погіршилися». Отже, поняття «овертуризм» є абсолютно протилежним до поняття «відповідальний туризм», що спрямований на сталий розвиток туристичних дестинацій.

Існують наступні ключові особливості овертуризму [2; 3]:

1. Коли говориться про туристичне перевантаження міста, то йдеться не стільки про чисельність туристів, скільки про туристичні потужності, щоб їх прийняти. Так, є міста які успішно справляються з великою кількістю туристів, тоді як інші не можуть собі дати раду з значно меншими туристичними потоками.

2. Туристичне перевантаження має скоріше локальний, ніж загальноміський вираз. При цьому надмірний туристичний тиск відчувається переважно в центральних, найбільш популярних дільницях міст з високою концентрацією туристичних атракцій. Тому у пошуку рішення проблеми овертуризму слід проаналізувати територіальний розподіл туристопотоку у місті з визначенням місць і причин туристичного перевантаження.

3. Туристичне перевантаження особливо відчутне, коли ресурси та інфраструктура міста відчувають надмірний тиск. Однак не тільки туристи створюють цей тиск - з ними конкурують місцеві мешканці та приїжджі. Однак не тільки туристи створюють цей тиск – у цьому з ними конкурують місцеві мешканці та приїжджі. Це особливо відчувається у сфері оренди житла, де за найм житла (готелів, апартаментів, хостелів) туристи конкурують з місцевим попитом.

4. Використання технологічних та смарт-рішень є важливим у вирішенні проблеми овертуризму в містах, але без поєднання з іншими підходами воно не буде ефективним. Так, смарт-технології вважаються найбільш придатними до вирішення проблеми надмірних туристопотоків у містах, але без врахування викликів, які висуває вимога сталості урботуризму у сенсі тісної кооперації багатьох учасників у довготерміновому аспекті, рішення буде неефективним

Для виявлення проблем, що виникають в результаті урботуризму та вивчення ставлення місцевих жителів до туристів, ЮНВТО спільно з іншими організаціями було проаналізовано вісім великих європейських міст: Амстердам, Барселона, Берлін, Копенгаген, Лісабон, Мюнхен, Зальцбург і Таллінн. Згідно із дослідженням, більшість опитаних жителів великих міст виступає проти обмежень в розвитку туризму і зростання числа відвідувачів. Серед позитивних ефектів урботуризму місцеві жителі називають формування міжнародної атмосфери в місті, позитивного іміджу міста, збільшення кількості масових заходів, вжиття

заходів щодо охорони історичної частини міста, відновлення традиційної архітектури. Найбільш негативними наслідками, на думку місцевих жителів, є зростання цін на житло, таксі, громадський транспорт, в магазинах, кафе, ресторанах [1].

За результатами дослідження виконана оцінка сприйняття туризму і туристів мешканцями європейських міст та розроблена програма заходів з метою попередження надмірної концентрації туристичних потоків у містах Європи (UNWTO, 2017). Ця програма заходів охоплює 11 стратегій та 68 заходів [1]:

1. Стимулювати розподіл туристів по різних частинах міста і за його межами;
2. Сприяти часовій дисперсії туристичних потоків у містах;
3. Промоція менш популярних дестинацій;
4. Удосконалити систему організації туризму;
5. Здійснювати сегментацію туристів;
6. Збільшити користь від туризму для міської громади;
7. Сприяти розвитку міста, зручного для його мешканців та туристів;
8. Розвивати міську інфраструктуру;
9. Підтримувати контакт з місцевими стейкхолдерами і залучати їх до розвитку туризму;
10. Співпраця з туристами;
11. Заходи з моніторингу та зворотного зв'язку.

Отже, урботуризм вносить значний вклад в соціально-економічний розвиток міст і добробут місцевих жителів, однак може нести негативний вплив на якість життя місцевого населення і самої туристичної дестинації. Новим явищем в туризмі на початку ХХІ ст. стає овертуризм, який відображає гостру суть проблеми управління зростаючими туристичними потоками, особливо у міських напрямках. Зростаюча кількість міських туристів збільшує споживання природних та туристичних ресурсів міст, чинить соціокультурний вплив та посилює тиск на міську інфраструктуру. Тому для урботуризму зараз важливим завданням є ефективне управління потоками туристів у містах для забезпечення стійкості інтегрованого міського розвитку. Стратегії, заходи та пропозиції щодо забезпечення сталого розвитку міського туризму включають обов'язкове врахування логістичних та соціально-географічних особливостей міських туристичних дестинацій.

#### **Список використаних джерел**

1. Overtourism? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. UNWTO Library, 2018. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284420070>.

2. Смирнов І. Г. Геологістичні стратегії розвитку туристичного та готельно-ресторанного бізнесу в умовах / І. Г. Смирнов. // Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – 2019. – №10. – С. 86–94.

3. Смирнов І.Г. (2018). Комплексний логістичний підхід до сталого розвитку міського туризму. Туризм і гостинність: стан, проблеми, перспективи: матер. IV Міжн. наук.-практ. конф. Черкаси: ЧНУ. С. 80–85.

*Пушкаш Рада Русланівна, Лесик Вероніка Андріївна,*  
*студентки факультету урбаністики*  
*та просторового планування КНУБА*  
**Науковий керівник: к.п.н., доц. Гербут Надія Анатоліївна**

## **СОЦІОКУЛЬТУРНЕ ЗНАЧЕННЯ МУРАЛІВ У КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГЕНДЕРНОЇ РІВНОСТІ**

Однією з важливих ознак сучасної політичної культури є гендерний підхід, сутність якого полягає у врахуванні інтересів як чоловіків, так й жінок. Приниження статусу жінок в суспільстві, порушення їх прав має довгу історію. У XXI столітті ще мають місце негативні наслідки багатовікової патріархальної культури, з якими потрібно боротися. [1] Напередодні Міжнародного дня боротьби за ліквідацію насильства щодо жінок у 2018 р. Генеральний секретар ООН Антоніу Гутерріш зазначив, що «масштаби насильства проти жінок набули характеру пандемії, а в основі цього явища лежить глибоко вкорінена неповага до них в суспільстві, де домінують чоловіки». [2] Щоб ефективно протидіяти насильству щодо жінок, потрібно не замовчувати цю проблему, систематично привертати до неї увагу.

Ця проблема стосується й нашої країни. Щорічно в Україні реєструють понад 100 тис. випадків насильства щодо жінок. За деякими даними, кожна п'ята жінка в Україні зазнавала насильства. [3] Одна з причин цього полягає у прийнятті та виправданні проявів насильницької поведінки. Кожен четвертий українець (32% чоловіків та 20% жінок) вважає, що фізичне насильство чоловіка проти жінки в деяких випадках виправдане. [4] За даними ООН, лише 20% постраждалих звертаються за допомогою. Особливо складна ситуація в охоплених військовим конфліктом регіонах. Тому в п'яти східних областях України Фонд ООН в галузі народонаселення разом з Українською фундацією

громадянського здоров'я створив 26 мобільних бригад, які за рік надали соціальну та психологічну допомогу понад 10 тис. постраждалих жінок. Також ця проблема загострилася в період карантину, коли майже вдвічі зросла кількість звернень до спеціалізованих сервісів для постраждалих.

З 1991 р. Центр за всесвітню керівну роль жінок (CWGL) почав проводити Глобальну кампанію «16 активних дій проти гендерного насильства». Наразі її реалізують у 187 країнах. Кампанія проводиться щорічно з 25 листопада (Міжнародного дня ліквідації насильства щодо жінок) по 10 грудня (День прав людини). Її метою є, зокрема, підвищити обізнаність суспільства щодо гендерного насильства та сприяти захисту прав жінок. [5] Долучається до цієї кампанії й Україна, причому креативно. У 2019 р. в містах України з'явилися мурали, які символізують несприйняття насильства щодо жінок.

Термін муралізм походить від ісп. mural (стіна) і означає «настінний живопис». Мурали – це вертикальні, значні за площею малюнки, які відтворюють соціальні або фантазійні сюжети. У сучасній науці, зокрема суспільних науках, існують дослідження явища муралізму, в яких доводиться, що це є суспільно-політичне явище. [6] Мурали є способом вираження думок, інструментом соціальної активності. Водночас у науці відсутні дослідження муралізму в контексті протидії гендерно детермінованому насильству.

Один з перших муралів в Україні, спрямований проти гендерно детермінованого насильства, був виконаний у місті Сіверодонецьку. Він був відкритий у листопаді 2016 р. Називається мурал «Зупинимо насильство над жінками» (Рис. 1). Учасники відкриття залишили помаранчеві відбитки долонь на знак несприйняття насильства [7].

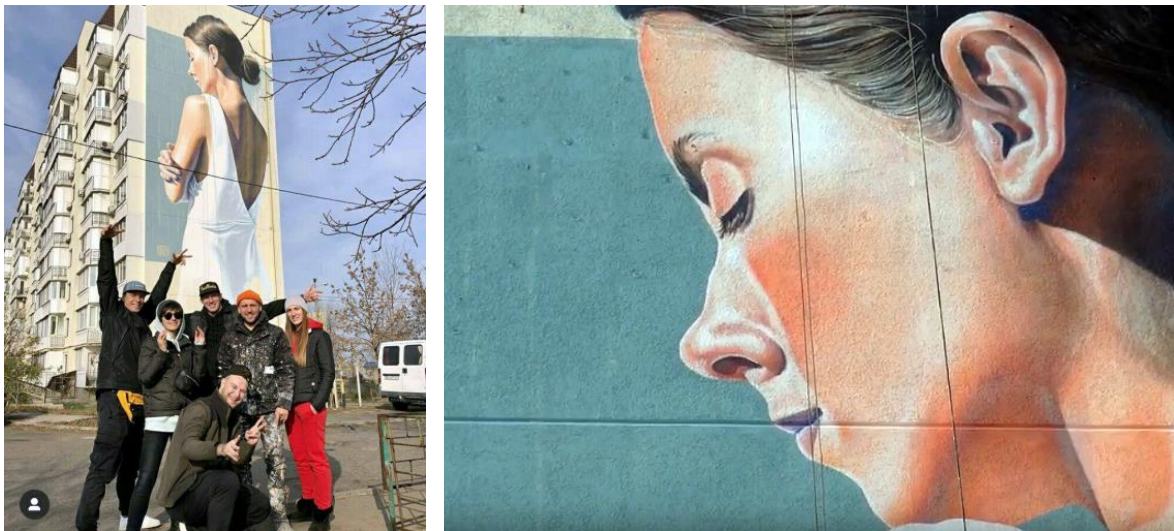


Рис 1. Мурал у Сіверодонецьку «Зупинимо насильство над жінками». [7]

Створення наступних муралів відбувалось, зокрема, в рамках інформаційної кампанії «Розірви коло». Ця акція проводиться Фондом ООН в галузі народонаселення й приурочена до всесвітньої кампанії «16 днів активізму проти гендерно зумовленого насильства». [8] Автором усіх муралів, виконаних в рамках акції, став український художник Олександр Корбан.

Перші два мурали з'явилися у Миколаєві та Лисичанську у листопаді 2019 р. Кожна з цих праць має на меті привернути увагу до проблеми домашнього насильства, але тема розкривається через незвичні призми.

Стінопис у Миколаєві, виконаний на Херсонському шосе, 28 (Рис. 2, 3), закликає жінок любити себе. За словами О.Корбана, мурал присвячений жінкам, які змогли здолати проблеми або ж нині потребують допомоги у протистоянні насильству. Слід зазначити, що місцеві мешканці позитивно висловлюються щодо муралу. [9]

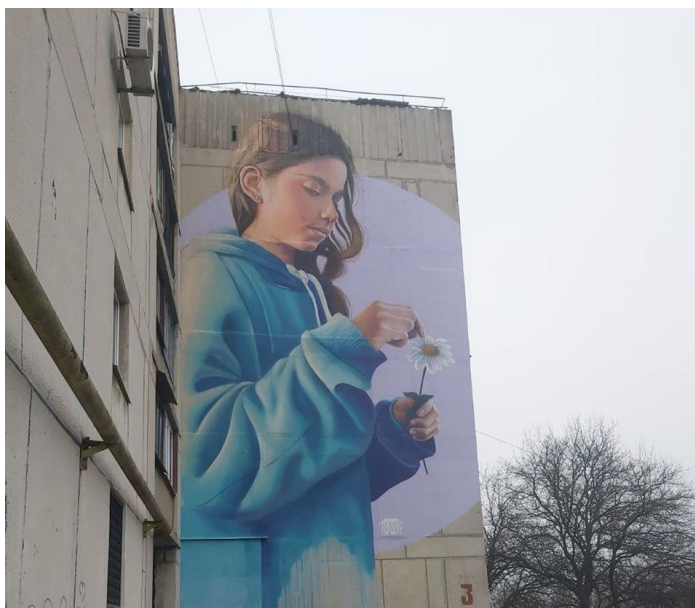


*Рис. 2, 3 Мурал в Миколаєві. [9]*

Мурал у Лисичанську (Рис. 4) розташований у кварталі Молодіжний, буд. 3. Він має назву «Любить не любить». На ньому зображена дівчина на ім'я Поліна, яка гадає по ромашці. Мурал надає приклад, як ще в дитинстві через просту дитячу лічилку нам прививають терпіння до проявів насильства.

Відкриття муралу набуло характер загальноміської події. На церемонії відкриття міський голова С.Шилін підкреслив значущість художнього замислу: «Цей мурал змушує задуматися над своїми вчинками, проявити толерантність, знайти взаєморозуміння з оточуючими і з добрими намірами ставитися один до одного». [10]





*Рис. 4. Мурал в Лисичанську «Любить не любит».[11]*

Але деякі задуми ініціаторів цього та й інших муралів дискусійні. Так, на церемонії відкриття муралу у Лисичанську координаторка з питань гуманітарного реагування у Луганській обл. Фонду ООН у галузі народонаселення А.Висоцька передала табличку, на якій пояснюється його смисл. Там є слова про те, що дитяча забава готує зображену на муралі дівчинку до того, що «в майбутньому близька людина може не тільки любити, але й насміхатися і знущатися». Додаючи факт, що «кожен четвертий українець виправдовує насильство по відношенню до жінок і дівчат», на табличці роблять висновок про те, що «виховання майбутнього покоління на прийнятих «народних мудростях» потрібно відкинути в сучасному світі. Лише тоді виправдання насильства щодо жінок і дівчат не матиме місця у суспільстві». [10] Отже, ініціатори кампанії та муралу пов'язують насильство щодо жінок з цінностями народної культури, що є дискусійним.

Третій мурал, виконаний в рамках програми із протидії та запобіганню домашньому насильству Фонду ООН у галузі народонаселення, відкрито у Маріуполі. Зазначимо, що у місті створено притулок, денний центр та пункти невідкладної медичної допомоги постраждалим від домашнього та гендерно зумовленого насильства, діють дві спеціалізовані мобільні групи поліції «Поліна».

Для маріупольського муралу (Рис. 5) було обрано меседж: «Життя без насильства сповнене щастя і радості». Ось як описують творці ідею роботи: «Героїня муралу є уособленням усіх жінок, які змогли розірвати коло насильства і розпочати нове життя. Зображена жінка з надією та легкою посмішкою дивиться у майбутнє. Пташка, яка вилетіла з клітки, символізує душевний стан героїні – вона вирвалась із ситуації

домашнього насильства. Мерехтливі постаті на фоні зливаються в одну казкову картину та означають, що світ жінки став світлим і радісним – попереду на неї чекає щастя». [12]



Рис. 5. Мурал в Маріуполі «Життя без насильства сповнене щастя і радості» [12]

Отже, ми можемо сказати, що візуалізація у вигляді мистецтва муралізму активно використовується з метою формування суспільної свідомості, нетолерантної до домашнього та гендерно детермінованого насильства. Відповідні заходи в цілому схвально сприймаються суспільством. Але робити висновки щодо ефективності цих заходів поки що рано. По-перше, використання моралізму має поєднуватися з іншими заходами у сфері протидії насильству. По-друге, такі висновки можна буде робити після відповідних соціологічних досліджень. Окремо зазначимо, що ініціатива у провадженні візуалізації як інструмента кампаній проти насильства поки що належить міжнародним структурам.

#### Список використаних джерел

1. Гербут Н.А. Формування егалітарного гендерного світогляду у політичному вимірі: концептуально-історичний аналіз. *Наукові записки ІПіЕНД ім. І.Ф. Кураса НАН України*. 2013. №1(63). С. 337-352.

2. Генсек ООН: в мире – «пандемия насилия против женщин», 19.11.2018 / Новости ООН. URL: <https://news.un.org/ru/story/2018/11/1343031> (дата звернення 05.10.2020).

3. Кожна 5 жінка в Україні стикається з тією чи іншою формою насильства, - Юлія Соколовська, 20.02.2020 / Міністерство соціальної політики України. URL: <https://www.msp.gov.ua/news/18311.html> (дата звернення 05.10.2020).

4. Виробництво та просування відеоролика із відомими людьми на тему домашнього та гендерно зумовленого насильства. URL:



<https://ukraine.unfpa.org/uk/submission/%D0%B2%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D1%86%D1%82%D0%B2%D0%BE-%D1%82%D0%B0-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%83%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%B5%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B8%D0%BA%D0%B0-%D1%96%D0%B7-%D0%B2%D1%96%D0%B4%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BC%D0%B8-%D0%BB%D1%8E%D0%B4%D1%8C%D0%BC%D0%B8-%D0%BD%D0%B0-%D1%82%D0%B5%D0%BC%D1%83-%D0%B4%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D1%88%D0%BD%D1%8C%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%82%D0%B0-%D2%91%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%BE> (дата звернення 05.10.2020).

5. Глобальная кампания «16 дней» обретает самостоятельную жизнь, 6.12.2019 / Новости ООН. URL: <https://www.un.org/ru/48861> (дата звернення 06.10.2020)

6. Перегуда Є.В., Івашко О.Д. Візуалізація як механізм символічної політики (кейс муралізму у постреволюційній Україні). Держава і право. 2016. Випуск 71. С.3-14.

7. Домашнее насилие в Северодонецке: как противостоять и где искать помощи. URL: <https://www.06452.com.ua/news/2739348/domasnee-nasilie-v-severodonecke-kak-protivostoat-i-gde-iskat-pomosi> (дата звернення 05.10.2020).

8. В Николаеве прошла акция в поддержку Всемирной кампании «16 дней активизма против гендерного насилия». URL: <https://mucity.mk.ua/news/460450> (дата звернення: 06.10.2020).

9. Девять дней работы и 31 метр рисунка: киевский художник закончил работу над муралом на Херсонском шоссе <https://niklife.com.ua/citylook/67317> (дата звернення 06.10.2020)

10. В Лисичанске торжественно открыли мурал «Любит – не любит». URL: <https://vchaspik.ua/region/471210-v-lisichanske-torzhestvenno-otkryli-mural-lyubit-ne-lyubit> (дата звернення 6.10.2020).

11. «Любит не любит»: В Лисичанске появился мурал против домашнего насилия. URL: <https://dnews.dn.ua/news/736409> (дата звернення 06.10.2020).

12. У Маріуполі створили мурал, присвячений проблемі домашнього насильства. URL: <https://rubryka.com/2020/06/25/mariupol-mural-nasylstvo/> (дата звернення 05.10.2020).

*Сарри Віра Петрівна,*  
*магістрантка будівельного факультету КНУБА*  
**Науковий керівник: к.е.н., доц. Беленкова Ольга Юрївна**

## **ВПЛИВ ПАНДЕМІЇ НА УРБАНІЗАЦІЮ СУСПІЛЬСТВА**

**Постановка проблеми.** В 2020 році можна почути в просторах Інтернету, та в устах багатьох людей, що життя після пандемії **COVID-19** не буде таким, як було до цього. Більше нічого в житті людства не буде таким самим, як до 2020 року. Розглянемо можливі впливи на життя суспільства саме цієї пандемії. Та відстежимо як змінювалося людство та міста після великих хвороб які були раніше.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженням проблем зазначеної тематики займалися Кулицький С. І., Олександр Фройнд, Анастасія Брунс, Андрій Ворфоломеев.

**Виклад основного матеріалу.** Урбанізація — зростання значення міст у розвитку суспільства, яке супроводжується ростом і розвитком міських поселень, зростанням питомої ваги міського населення, поширенням міського способу життя в певному регіоні, країні, світі. Пандемія — епідемія, що характеризується найбільшим поширенням будь-якого інфекційного захворювання на території усієї країни та сусідніх держав, багатьох країн світу, різних материках. Характеризується відсутністю колективного імунітету в людства, і, зазвичай, ефективних засобів профілактики (вакцини) й лікування [1].

Пандемія Covid-19 2020 року найбільше та найсуттєвіше вразила найбільші міста світу. Ті в яких живуть та працюють багато людей, ті в яких розвинутий туризм, ті в яких проводилися, до цього, концерти, футбольні матчі, карнавали, ті в яких є великі торговельні центри, ті в яких хотілося жити, гуляти, милуватися, працювати, розважатися та багато іншого.

Підстави для занепокоєння є. Covid-19 понад усе вразив найбільш захоплені глобальні міста — ті, назви яких можна знайти на сумках і валізах, заповнених дизайнерським одягом. На місто Нью-Йорк, з його 3% від загального населення Америки, припадає 19% всіх смертей, віднесених до впливу коронавірусу. Кожну четверту смерть у Франції було зафіксовано в Парижі та його передмістях. Навіть після скасування режиму самоізоляції, обмеження на міжнародні перевезення та вірогідність заразитися зберігатимуться. Так, наприклад, Лондон працює нині лише на 15% від своєї норми. Таке затишшя є серйозною загрозою для міст, особливо для великих, глобальних мегаполісів.

Однак міста процвітають за рахунок жвавих вулиць, ресторанів і театрів, але нині там тихо, багато закладів зачинено. Це означає втрату міських споживачів, а ще це катастрофа для багатьох людей, які продають послуги і серед яких чимало мігрантів. Коронавірус атакував саме серце того, що робить ці міста жвавими й успішними. Вони процвітають, оскільки там гуртуються талановиті люди, які фонтанують новими ідеями. Американці, які живуть в містах із населенням понад 1 млн, на 50% продуктивніше тих, хто живе в інших місцях [2].

Розглянемо як раніше впливали пандемії та різні масові захворювання на життя людей, та розвиток міст.

*Атенська чума.* У 431 року до нашої ери Спарта і союзні міста почали активно наступати на Атени сушею. Були створені перенаселення, брак ресурсів і цілковита антисанітарія. Тогочасна медицина не просто була безпорадна перед пандемією – лікарі померли одними з перших через постійні контакти з хворими. Спарта відвела свої війська від Атен, але це вже мало вплинуло на ситуацію. Пандемія прокотилася в три хвили впродовж чотирьох років, знищивши чверть населення міста і зробивши армію практично недієздатною. Сучасники згадували про страхотливий моральний занепад, мародерство і марнотратство. Пандемія настільки ослабила Атени, що місто втратило свої позиції на морі та, зрештою, капітулювало перед Спартою. Проте і Спарта, і весь грецький світ були настільки ослаблені тривалою війною і спустошливою пандемією, що їм так ніколи й не вдалось відновити попередній рівень розвитку [3]. За приблизними даними загинуло близько 100 000 чоловік.

*Чума Юстиніана.* Найбільш нищівна пандемія в історії людства. Ця чума розпочалась в 541 році, і вгасла аж 574 року. При цьому просто в розпал пандемії Європою прокотилася хвиля землетрусів, регулярно з'являлись «вогняні метеори», клімат став нестабільним, і повені змінювались засухами. Всі ці фактори в поєднанні з надзвичайно важким перебігом епідемії спричинились до того, що, за словами Прокопія, в самому лише Константинополі щодня помирало близько 10 000 людей у найгірший період. Тогочасне населення Середземноморської Європи скоротилося на 50%, а північніше Альп – на 25%. Ця пандемія тривала ціле покоління. Ефективних ліків, звісно, не було, але саме тоді Юстиніан запровадив першу в історії подобу карантину, наказавши перешкоджати пересуванню людей, котрі прибули з чумних районів, та, за потреби, затримувати їх. Невідомо, наскільки ці заходи допомогли стримати пандемію, але цей наказ імператор видав аж 549 року, тобто через 8 років після початку пандемії. Європейське суспільство змогло відновитись аж у VIII

столітті, з настанням більш сприятливих кліматичних умов та завдяки тимчасовій відсутності глобальних пандемій [4].

*Чорна Смерть*. Хвороба, що не потребує представлення. Збудник той самий, навіть передумови такі само, різниця лише в тому, що цього разу чума охопила всю Євразію – від Китаю до Іспанії. Стрімке похолодання, активна присутність Золотої Орди на сході Європи і численні військові конфлікти, серед усього іншого, спровокували стрімке поширення зарази. Для європейців пошесть, що лютувала в Азії, була хіба чутками і байками від мандрівників, але все змінилося тоді, коли чума прийшла в Крим через Золоту Орду. У 1345 році хан Джанібек обложив генуезьку фортецю Кафа в Феодосії. Облога тривала рік, коли у війську хана почалася чума. Пандемія супроводжувалась пошуком винних, різким спалахом антисемітизму. Церква закликала до зібрань, молитви і покаяння, що лише погіршувало ситуацію, численні псевдонауковці та шахраї, котрих у ті часи не завжди можна було відрізнити від справжніх лікарів.

Пандемія Чорної Смерті, по суті, знищила середньовічне суспільство і феодалні взаємини, проте саме ця пошесть сформувала наше ранньомодерне суспільство. Світ настільки збезлюднів, що робоча сила стала цінуватися значно більше, а рівень життя пересічного робітника помітно виріс. Значна частина старих еліт фізично вимерла, а «третій стан», тобто прості люди, сформувався як клас і отримав значно більше прав. Саме пандемія остаточно похитнула середньовічно-ренесансний авторитет Церкви, котра виявилась безпорадною перед «карою Божою», і стала однією з передумов Реформації. Китай втратив 50% населення, країни Європи – 30-60%, а в Норвегії від пандемії померло три чверті населення і вся знать. Історики стверджують, що повністю відновитись Європа змогла аж у ХІХ столітті, тобто наслідки Чорної Смерті відчувалися ще 400 років [3].

Завдяки цьому невеликому дослідженню було виявлено, що пандемії які вже були у житті людства мали величезну силу змін. Були часи коли захворювання могло винищити ціла міста, ослабити великі держави, змінити хід історії. Тобто зрозуміло, що навіть у приблизному оцінюванні зрозуміло, що сучасна пандемія буде мати великий внесок в зміну нашого щоденного життя. Але зміни які зробить саме ця пандемія не будуть схожі на попередні зміни у житті людства.

Давайте повернемося до того, що таке коронавірус та особливості його поширення.

*Пандемія коронавірусної хвороби 2019-2020 рр.*  
Спричинена SARS-CoV-2. Спалах захворювання розпочався у грудні 2019 у м. Ухань, Хубей, КНР, та визнаний ВООЗ пандемією 11 березня

2020 р. Станом на 02 листопада 2020 р.: понад 46,9 мільйонів випадків, у майже всіх країнах та територіях. Унаслідок захворювання понад 1 млн осіб померли. Близько 26,8 млн людей одужало. Вірус передається переважно під час близьких контактів і повітряно - крапельно, коли людина кашляє або чхає. Людина може заразитися, доторкнувшись до зараженої поверхні (дверної ручки, стола), а потім до обличчя (очі, ніс, рот). Найбільш заразною є людина із симптомами, але можливе й зараження від людини без симптомів. Проміжок часу між моментом зараження і появою перших симптомів, як правило, складає 5 днів, але може бути від 2 до 14 днів. Серед поширених симптомів — гарячка, кашель, задишка. Ускладнення можуть включати запалення легень і синдром. Не існує вакцини та специфічних противірусних препаратів. Важливими для профілактики є миття рук з милом, прикривання рота при кашлі, соціальне дистанціювання, а також нагляд і самоізоляція для людей, що підозрюють зараження. Заходи із запобігання поширенню вірусу включають обмеження подорожей, карантин, комендантська година, контроль ризику на робочому місці, відтермінування або скасування подій, закриття деяких об'єктів, ізоляція [1].

Коронавірус - інфекція, яка уражає великі міста, великі компанії, заводи, людей дорослого віку. Коронавірус дуже швидко поширюється між людьми. За один рік коронавірус поширився усім світом. У всіх країнах є хворі. Особливо уражені літні люди та люди в яких є супутні захворювання. Один з найкращих способів боротьби з цією хворобою - це самоізоляція, та менші скупчення людей. Це означає, що люди рідше виходять на прогулянки, виїжджають з міст, обмеження на туризм. Відмова від великих офісів, від змагань, курсів та інших варіантів за якими люди збираються у великій кількості. Частина роботи стає віддаленою. Що це означає? Означає, що частина людства вийшла працювати в он-лайн, тобто не з офісу. Усі процеси переходять у цифрову площину [7, 9], трансформуються моделі житлового будівництва [14], будівельні підприємства, втрачаючи значну частку грошових потоків, балансують на межі втрати фінансової стійкості, особливо це стосується малого бізнесу [13].

Як це впливає на розвиток міста:

- Не потрібно орендувати для офісів великі площі;
- Не потрібно будувати нові бізнес центри;
- Не потрібно будувати паркінги;
- Не потрібно додавати в міста нові автомобільні шляхи;
- Не потрібно розширювати міста;
- Не потрібно відкривати нові місця, де можна поїсти та інше.

Що такі взагалі віддалена робота. Дистанційна робота - це коли не потрібно їздити в офіс кожен день, щоб виконувати свої обов'язки. На віддаленій роботі співробітник працює в штаті компанії за трудовим договором. Він займає певну посаду, отримує зарплату і підпорядковується роботодавцю - все це називається трудовими відносинами. Щоб працювати в компанії віддалено, використовуються спеціальні сервіси і програми. Одні фіксують робочий час, інші - виконані завдання. Співробітники можуть працювати через віддалений робочий стіл: підключатися з особистого комп'ютера до загального сервера і працювати в єдиній системі з усіма документами і доступами. Дистанційна команда спілкується в Skype, Viber, пошті, ZOOM та інших програмах. Трудитися віддалено може: ілюстратор, консультант он-лайн продажів, програміст, розробник сайтів, юрист, бухгалтер, кадровик і особисті помічники керівників. Плюс дистанційної роботи для фірми - не потрібно витратитися на оренду і прибирання офісу, обладнання робочих місць і канцелярію, купувати меблі, техніку, печиво і кава для співробітників. Компанія може наймати віддалених фахівців з регіонів і таким чином економити на зарплатах.

Навчання майбутніх фахівців також наразі відбувається он-лайн. Для будівельних вишів це створює деякі проблеми, оскільки частина програмного забезпечення для навчання студентів не розрахована на дистанційне навчання, а здобуття ключових компетенцій магістрів у будівництві передбачає використання комунікативних навиків [11]. Проте, нові виклики мають модернізувати систему підготовки і перепідготовки фахівців для будівництва [10]. Також треба сказати, що як викладачам так і студентам потрібно пристосуватися до нового способу викладання, подачі матеріалу та перевірки знань. Я як студент можу сказати, що краще сприймаю матеріал коли його подають на звичайній парі а не в форматі он-лайн конференції.

Ринки комерційної та житлової нерухомості можуть просісти, оскільки робочі місця перенесуть за межі міст, навіть якщо тільки на частину робочого тижня. Магазили та кафе на центральних вулицях, судячи з усього, скоротять свою виручку і будуть змушені пристосовуватися до скорочення кількості офісних працівників, туристів і студентів. Якщо вони втратять клієнтів, то й міста опиняться у складному фінансовому становищі. Доходи від таких речей, як податки від готельного бізнесу та оплата поїздок автобусом, випаруються. Велика небезпека криється у тому, що міста можуть опинитися втягнутими у спіраль бюджетних скорочень, погіршення якості послуг, підвищення рівня злочинності та відтоку представників середнього класу.

Український ринок нерухомості, який також вже більше п'яти років поспіль переживає скорочення обсягів будівництва і продажу житла, також може зазнати небувалого скорочення [8], при цьому мезоекономічний (галузевий) рівень економічної безпеки має стати ключовим для розробки заходів щодо покращення ситуації у будівництві та протидії зовнішнім ризикам і загрозам [12].

### **Висновки.**

Тут хочеться сказати про вплив цьогорічної пандемії на життя нашої країни. Дуже важко сказати, чи правильні міри та заходи використала наша влада для того, щоб зупинити захворювання Covid-19.

Економіка України сильно постраждає через пандемію COVID-19. ВВП скоротиться на 7% в 2020 році в результаті впливу на економіку зовнішніх і внутрішніх шоків. За песимістичним сценарієм, який передбачає тривалі карантинні заходи в Україні, і сильніші зовнішні шоки, економіка зменшиться навіть на 11,2% [6].

Частина працюючого населення вийшла працювати в он-лайн. Спроможність людей купити житло різко знизилася. Туристичний бізнес теж постраждав – адже закриті кордони, не будуть оновлюватися готелі та не будуть найближчим часом будуватися нові. Не потрібно будувати нові торговельні та бізнес центри. Змінюється життя, та я думаю, ми пристосуємося якимось до таких змін, але розвиток міст, у тому числі архітектурний, піде в іншому напрямку.

### **Список використаних джерел та літератури**

1. Урбанізація [Електронний ресурс]. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Урбанізація> (дата звернення: 15.10.2020).
2. Якими будуть мегаполіси після пандемії [Електронний ресурс]. URL: <https://ua.112.ua/mnenie/yakumu-budut-mehapolisy-pislia-pandemii-540322.html> (дата звернення: 15.10.2020).
3. Як пандемії сформували світ [Електронний ресурс]. URL: <https://kurs.if.ua/article/yak-pandemiyi-sformuvaly-svit-chastyna-1> (дата звернення: 17.10.2020).
4. COVID и рядом не стоял: самые страшные эпидемии и пандемии в истории человечества [Електронний ресурс]. URL: <https://don24.ru/rubric/zdorove/covid-19-uzhe-ne-tak-pugaet-spisok-samyh-strashnyh-pandemiy-v-istorii-chelovechestva.html> (дата звернення: 17.10.2020).
5. Вплив COVID-19 та карантинних обмежень на економіку України [Електронний ресурс]. URL: <https://www.kas.de/documents/270026/8703904/> Вплив+COVID-19+та+карантинних+обмежень+на+економіку+України.+Кабінетне+дос

лідження+ЦПД.+Липень+2020.pdf/b7398098-a602-524d-7f88-6189058f69d3?version=1.0&t=1597301028775 (дата звернення: 17.10.2020).

6. Пандемия COVID-19: возможные сценарии и ожидаемые перспективы [Електронний ресурс].URL: <https://kpi.ua/ru/covid19> (дата звернення: 15.10.2020).

7. Беленкова О.Ю. Цифрова трансформація будівництва: механізм взаємодії бізнесу, науки, держави. *Будівельне виробництво*. 2019. № 66. С. 30-36

8. Беленкова О.Ю. Новітні інформаційні продукти як засіб удосконалення навчального процесу. *Шляхи підвищення ефективності будівництва в умовах формування ринкових відносин: зб. наукових праць*. 2011. Вип.25. С.9-13.

9. Стеценко С. П. Закономірності формування мезоекономічного рівня економічної безпеки. *Ефективна економіка*. 2013. №3 [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2495> (дата звернення: 15.10.2020).

10. Титок В.В. Формування моделі житлового будівництва в місті. *Шляхи підвищення ефективності будівництва в умовах формування ринкових відносин*. 2013. №30. С.90-99.

**Сміян Анна Валеріївна,**

*студентка архітектурного факультету КНУБА*

**Науковий керівник: д.і.н., проф. Деревінський Василь Федорович**

## **ПОЛІТИЧНІ ТА ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ АРХІТЕКТУРИ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ XVIII-XX ст.**

Українська архітектура крізь віки пронесла на собі відбиток історичних подій і національних прагнень українського народу з часів перших кам'яних будівель на Русі. В калейдоскопі архітектурних стилів, що панували в ту чи іншу епоху на теренах нашої держави, особливо виділяються зразки барокової архітектури XVIII ст., які, перебуваючи під впливом автохтонних архітектурних традицій Наддніпрянської України та патронатом козацьких еліт, набула особливого, по-військовому стриманого, по-шляхетськи витонченого стилю, знаного як «козацьке (мазепинське) бароко». До найяскравіших його зразків слід віднести Михайлівський Золотоверхий собор, Софіївський собор (а саме його дзвіницю та екстер'єр, оновлений за кошт гетьмана Івана Мазепи на



початку XVIII ст.), Лаврську дзвіницю, церкву Святого Пророка Іллі в Суботіві, Троїцький собор у Чернігові, Почаївську Лавру та сотні інших церков по всій Україні, пізнаваних за шляхетною вишуканістю ліній і легкістю кольорів. Головними представниками цього стилю слід вважати архітектора Івана Григоровича-Барського, Степана Ковніра, Івана Зарудного та інших. Паралельно із козацьким бароко Наддніпрянщини, розвивалося і більш близьке до європейських бароко західноукраїнських земель, представлене Здвиженською церквою в Бучачі, Колегіальний храм Пресвятої Діви Марії в Івано-Франківську і, звісно, Архикатедральний собор Св. Юра у Львові. Особливу увагу слід приділити дерев'яній бароковій архітектурі, а саме таким її перлинам, як Церква архистратига Михайла в Комарному, Костел Св. Анни в Ковелі та Миколаївська церква в Данилові [1, с.14]

В другій половині XVIII ст. в Україні починає посилюватися вплив імперських стилів Російської та Австрійської імперій. Значного поширення набуває класицизм, головними рисами якого є монументалізм, наслідування античності, гіперболізація дійсності. Саме в цьому стилі були виконані такі будівлі, як Контрактовий будинок і Гостинний двір у Києві (архітектор останнього – Луїджі Руска), Палац Розумовського в Батурині, Палац Реїв у Микулинцях, що на Тернопільщині та, звичайно ж, Червоний корпус Київського університету. Зразки класицизму в архітектурі, представлені фасадами будівель (в основному, освітнього, культурного або адміністративного призначення) є майже в кожному українському місті, тож їх усі перераховувати зайво. Більш рідкісними для України є класицистичні інтер'єри, зокрема ліплений декор в палаці Стецьких у Великих Межирічах, а також декор Палацу Горохольського у Вороновиці [2, с.20].

Протягом усього XIX ст. і на початку XX ст. класицизм лишався провідним архітектурним стилем імперської культурно-ідеологічної машини, деінде поступаючись місцем більш модному ампіру. Ампір виявився доволі популярним на півдні, а саме в Одесі, де він відобразився на фасадах Одеського художнього музею, Циркульного корпусу інфекційної лікарні, та Криму (Ластівчине гніздо, готель «Марііно», вілла «Білий лебідь»).

Внаслідок встановлення в Україні більшовицького режиму, багато пам'яток архітектури XVIII–XIX ст. було знищено, багато інших перетворено на лікарні та в'язниці. В початковий період існування Радянського Союзу спершу запанував конструктивізм. Особливостями напряму конструктивізму назвемо тяжіння до функціональності та мінімалізму, підпорядкування мистецтва виробничому процесу,

використання дешевих матеріалів (залізобетон) і просторовий аскетизм. Найвідомішими прикладами наряду є Будівля Держпрому в Харкові, Будинок кооперативу «Радянський лікар» (з елементами стрімлайну) та Київська районна електростанція. Однак на початку 1930-х рр. в радянському архітектурному колі відмовилися від конструктивізму, йому на зміну прийшов соціалістичний реалізм. Його першою фазою був радянський неокласицизм. Більшістю науковців соціалістичний реалізм розглядається як радянський тип монументалізму, притаманного архітектурі усіх тоталітарних держав. Характерними рисами споруд є широке використання прямих ліній, тяжіння до кубічних та прямокутних форм, барельєфи на пролетарську тематику. Українська архітектурна традиція, пригнічена довгим смисловим рабством у Російській імперії-Радянському Союзі, змогла вибороти бодай незначне місце в умовах тотального контролю за мистецтвом. Завдяки цьому в нашій архітектурі окремо виділяють «український неокласицизм». До нього належить Будівля Верховної Ради України. В 1940–50-х роках в Радянському Союзі впроваджується найбільш рецесивна фаза в архітектурі – сталінський ампір. Риса: величезні розміри споруд, пишні ордери (схожі на коринфський стиль), необґрунтоване використання цінних матеріалів, імперська пафосність та історизм. В Україні найвідомішими прикладами сталінського ампіру є Будівля Офісу Президента України, Будівля Міністерства закордонних справ України, висотний будинок №25 на Хрещатику. В 1955 р. прийнято постанову, в якій по суті скасовувався сталінський ампір. Архітектурне мистецтво повертається до функціоналістичних концепцій. 1960-1980-ті рр. відомі жителям колишнього СРСР як роки масового житлового будівництва, «продуктами» цього періоду є так звані «хрущовки» та «брежнєвки». В добу відлиги архітектура наповнюється легкими тонкими конструкціями. Не дивлячись на простоту і дешевизну будівель, інтер'єр залишав бажати кращого. Завершилась радянська архітектура загалом на «брежнєвках», які були за матеріальною та концептуальною основою схожими на «хрущовки», але відрізнялись більшою висотою, зручнішим інтер'єром та кращою звукоізоляцією [3, с. 40]

Який вплив справила архітектура XVIII ст. та XX ст. на сучасне українське зодчество? Можемо простежити спадковість між стилем храмів XVIII ст. та сучасним Патріаршим Собором у Києві. Це портик з колонами, схожими на тосканський ордер. Також храм цікавий своєю інтерпретацією популярної у XVIII ст. хрестово-купольної концепції візантійського походження. В Патріаршому Соборі центральний купол знаходиться якраз в центрі (згори виглядає, як знак плюс), а не в умовній верхівці хреста за канонами. В той же час храм яскраво

демонструє модерністські риси: прямі кути, чергування довгих і коротких ліній, ламаність першого ярусу храму, чудернацький купол блакитного кольору під «хрестом» (виглядає, як діамант, поміщений в срібний тримач). Хоча навіть не модерністські, а постмодерністські, бо його екстер'єр нагадує еkleктику та технократизм, в той час будівля помірно холодна і витончена, яким і має бути місце спілкування з Богом. Також наведемо приклад «Каскад Плаза», що у місті Дніпро. Тут бачимо беззаперечний вплив конструктивізму. Вигляд будівлі відповідає назві: нижній ярус зроблений у вигляді ламаної лінії, яка згори нагадує сходи, а дві висотні частини – це сходи в небо. Стіни не суцільні – скло, «заштриховане» залізобетоном.

### **Висновок**

Отже, ми чітко простежуємо спадковість та поєднаність архітектури класицизму та радянського конструктивізму. Але не бачимо значних впливів ампіру, що пояснюється, на наш погляд, його імперською нав'язливістю та беззмістовною пишнотою, що є непритаманними українському світоглядові. Водночас, багаторазове повернення української архітектури протягом її еволюції до класицистичних традицій є беззаперечним доказом усвідомлення українцями їхньої приналежності до загальноєвропейської культурної спільноти, незалежно від доби чи поточної політичної кон'юнктури.

### **Список використаних джерел та літератури:**

1. Культура та побут населення України: Навч. посібник / В.І. Наулко, Л.Ф.Артюх, В.Ф.Горленко та ін. - 2-е вид., доп. та перероб. К.:Либідь, 1993. 288 с.
2. Українська минувшина: Ілюстрований етнографічний довідник / А.П.Пономарьов, Л.Ф.Артюх, Т.В.Косміна та ін. - 2-е вид. К.: Либідь, 1994. 256 с.
3. Історія України: у 2 т. Т. 2. Від середини XVIII століття до 1923 року. / Н.Полонська-Василенко. - 3 - тє вид. К.:Либідь, 1995. 608 с.

*Ткаченко Ілля Валерійович, студент  
факультету урбаністики та просторового планування КНУБА*  
**Науковий керівник: к.п.н., доц. Гербут Надія Анатоліївна**

## **РОЛЬ ГРОМАДСЬКИХ ОБ'ЄДНАНЬ У РОЗВИТКУ МІСТА (case громади Протасового яру)**

Урбаністика є наукою про розвиток міста, яка визначає, зокрема, такі складові цього розвитку як громади міст [1].

Місто Київ отримало Магдебурзьке право у 90-тих роках XV ст. [2]. В момент функціонування цього права Київ мав неабиякий розвиток. Але Росія у 1835 р. в особі імператора Миколи I скасувала Магдебурзьке право по всій Україні [2]. За доби УНР місцеве самоврядування хотіла запровадити Центральна Рада, але лівий ухил політики ЦР призвів до винесення декларації, яка підпорядковувала земства Генеральному Секретаріату [3]. Політика Гетьмана П.Скоропадського мала принцип «міцної руки», тому про самоврядування тоді не йшлося [4]. В період існування Директорії, зокрема й тоді, коли одноосібним її лідером став С.Петлюра, не припинялася війна, за умов якої можна було вести мову скоріше про анархію, аніж про інститут ефективного місцевого самоврядування. [5] В умовах радянської влади та вертикалі органів влади, яка існувала у Радянській Україні, інституту місцевого самоврядування не існувало.

Інститут місцевого самоврядування було відновлено у 1990-тих роках. У Конституції України йому присвячено цілий розділ [6]. Водночас система влади в Україні донедавна зберігала централізований характер. Така ситуація зберігалась до 2014 р. Шанси на зміну системи влади виникли після перемоги Революції Гідності. Була задекларована політична воля та затверджено законодавчу базу для проведення реформи децентралізації [7].

Водночас місто Київ має обмежені можливості на повноцінне місцеве самоврядування. Причиною цього є базування центральних органів влади у місті Києві. Водночас самоврядування має дуже важливий вплив на розвиток міста. Прикладом цього слід навести громаду Протасового яру.

### **Хронологія подій навколо проблеми забудови Протасова яра**

Протасів яр представляє унікальний рельєф, якому немає аналогів у місті Києві. За свою історію Протасів яр побачив створення на початку XX ст. громади, яка домоглася приєднання Солом'янки до міста Києва. Яр бачив на своїх пагорбах розвідників УНР при визволенні Києва від більшовиків, а у 1966 р. отримав статус парку.

Проте у 2004 р., в період, коли мером міста був О.Омельченко, цей статус у Протасова яра забрали. 14,8 гектарів (схили Батієвої гори) було виведено з категорії зеленої зони та пізніше передано у приватну власність ТОВ «Протасів яр». Його бенефіціарами були, за даними ЗМІ, С.Лагур (колишній народний депутат, співвласник мережі АЗС WOG та «Банку інвестицій та заощаджень») та А.Попов, який, за деякими даними, представляв інтереси В.Ялового. [8]

Наступним етапом у долі Протасового яру стало прийняття у 2007 р. Київською міською радою рішень про передачу земельних ділянок схилів Байкової гори в оренду ТОВ «Бора» (бенефіціаром якої у ЗМІ називали відомого забудовник В.Столара) й ТОВ «Інтербуд Компані» (яку пов'язували з С.Лагуром). [9]

Таким чином, більша частина Протасового яру (схили Батієвої гори та галявина біля АЗС WOG) опинилась під контролем С.Лагура та В.Ялового, менша частина (схили Байкової гори) – під контролем В.Столара. У 2017 р. С.Лагур досяг домовленості з Д.Комарницьким та братами Носіковськими – власниками будівельної компанії ДІМ про спільну забудову 16,5 гектарів, що є майже всією територією Протасового яру.

У 2018 р. ТОВ «Бора» передає свою ділянку у суборенду ТОВ «Дайтона груп», бенефіціаром якої є дніпровський бізнесмен Г.Корбан. [9] Протягом року ТОВ отримує дозвільні документи на будівництво й 1 травня 2019 р., тобто на наступний день після оголошення результатів президентських виборів, починає підготовчі роботи. Ділянка облаштовується парканом. Водночас під охороною підрозділів Національної поліції та приватних охоронців починається знищення зелених насаджень [10].

### **Консолідація сил та результативність діяльності громадянського суспільства**

4 травня 2019 р. формується ініціативна група, до якої увійшли місцеві активісти та професійні юристи. Починаються акції протесту проти ліквідації ландшафтного парку та забудови територій. Звичайно, активісти приділяють важливе значення комунікації з суспільством. Зокрема, у Facebook створюється сторінка «Захистимо Протасів яр», на якій публікують новини стосовно Протасового яру, анонси акцій, викладаються матеріали розслідування нелегальної забудови. Група «Громада Протасового яру» стає комунікаційним хабом для місцевих мешканців та водночас їх організатором (координатором). Фактичним лідером групи стає Роман Ратушний. Група організовувала та проводила громадські слухання, які здійснювали ефективний вплив на органи влади [11].

Тактика активної присутності в інформаційному просторі, правильні дії юристів та акції протесту призвели до того, що будівництво було зупинено. Хоча скасувати будівельні проекти на той час ще не вдалося.

Результатом цього стало загострення відносин між громадою Протасового яру та економічних структур, зацікавлених у здійсненні будівництві. Це призвело до переслідування Р.Ратушного, якому довелося навіть переховуватися. За свідченнями останнього, йому публічно погрожували бенефіціар «Дайтона Груп» та одним із майбутніх працівників Офісу Президента України. Сам глава держави на зустрічі з Р.Ратушним відмовився реагувати на скарги останнього з тієї причини, що вказані загрози були здійснені до призначення їх суб'єкта на посаду в Офіс Президента. [12] По факту погроз з боку Г.Корбана було відкрито кримінальну справу, проте її дуже швидко було закрито без здійснення ретельного розслідування.

Зіткнувшись з такою протидією, «Громада Протасового яру» вдалася до комунікації у міжнародно-політичній сфері. Лідер групи Р.Ратушний та одна із координаторок громади Ю.Бартле здійснили візит до Брюсселя та мали зустріч в організації European Endowment For Democracy (Європейський фонд демократії). Після цього функціонер організації П.Вагнер оприлюднив факти переслідування діячів «Громади Протасового яру» та закликав владу України врегулювати ситуацію. [13] Крім того, ГО «Захистимо Протасів яр» отримала грант. Після цього активні переслідування лідерів громади були припинені.

Пройшовши цей складний етап, громада поставила за мету створити у Протасовому яру парк, а також паралельно займатися розвитком району. Для пришвидшення цих процесів було навіть вирішено висунути Р.Ратушного кандидатом у депутати міської ради від партії УДАР. Було підписано представницький меморандум. На виборах квота була зібрана, по Солом'янському району від партії було три прохідних місця, в той час як представник громади Протасового яру посів лише четверте місце й громада не отримала свого представника у Київській раді.

Водночас й після виборів громада продовжує реалізацію задекларованих планів. Дізнатись про діяльність ГО «Захистимо Протасів яр» можна на сторінці у Facebook та у телеграм-каналі. Із найважливіших успіхів, які останнім часом досягло ГО, слід виділити, по-перше, прийняття у липні 2020 р. Київською міською радою рішення про невідповідність інтересам територіальної громади Києва землевідведень, які були здійснені у 2007-2012 рр. на території Протасового яру. Були скасовані зміни до Генерального плану Києва та

Програми розвитку зеленої зони, згідно з якими земельні ділянки площею 3,2 гектара були переведені під житлову забудову та віддані для освоєння ТОВ «Дайтона Груп». Київській міській держадміністрації було доручити погодити клопотання ГО «Захистимо Протасів яр» про створення регіонального ландшафтного парку. [14] По-друге, у вересні Окружний адміністративний суд Києва скасував дозвіл на будівництво ТОВ «Дайтона Груп» у Протасовому яру. [9]

Проте організація не вважає свої цілі такими, які повністю досягнуті. З одного боку, тоді ж у липні міська рада не прийняла рішення про надання дозволу на створення парку. З іншого – решта 16 гектарів Протасового яру залишаються поки що під загрозою знищення.

**Підсумовуючи вищесказане**, слід зробити висновки про те, що місцеве самоврядування не лише впливає на розвиток міста в цілому, а й виховує у громадян такі якості як здатність до прийняття рішень та відповідальність. Відтак відбувається процес становлення громадянського суспільства. Роль громадських об'єднань полягає у тому, щоб впливати на формування суспільства та примушення органів влади до праці на користь громадян. Наслідком цього стає відповідальне суспільство, яке прийматиме рішення та неформально контролюватиме владу.

#### **Список використаних джерел**

1. Урбаністика. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Урбаністика> (дата звернення: 01.10.2020).

2. Вовк О.Б. Магдебурзьке право у місті Києві. / Центральний державний історичний архів України. URL: [https://cdiak.archives.gov.ua/v\\_Mahdeburzke\\_pravo.php](https://cdiak.archives.gov.ua/v_Mahdeburzke_pravo.php) (дата звернення: 01.10.2020).

3. Козаченко А.І. Земське самоврядування за часів Центральної Ради. *Державне будівництво та місцеве самоврядування*. 2007. Випуск 14. С. 77-86. URL: [http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/2897/1/Kozachenko\\_77.pdf](http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/2897/1/Kozachenko_77.pdf) (дата звернення: 01.10.2020).

4. Державний устрій та право Української держави. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Державний\\_ustriy\\_ta\\_pраво\\_Української\\_держави](https://uk.wikipedia.org/wiki/Державний_ustriy_ta_pраво_Української_держави) (дата звернення: 01.10.2020).

5. Гудима В. Становлення місцевих органів влади на Поділлі в добу Директорії Української Народної Республіки. URL: <http://dspace.nbu.gov.ua/bitstream/handle/123456789/12435/9-Hudyma.pdf> (дата звернення: 01.10.2020).

6. Конституція України – Розділ XI «Місцеве самоврядування». / Інтернет-представництво Президента України. URL:

<https://www.president.gov.ua/ua/documents/constitution/konstituciya-ukrayini-rozdil-xi> (дата звернення: 01.10.2020).

7. Загальна інформація щодо реформи децентралізації в Україні. URL: <https://decentralization.gov.ua/about> (дата звернення: 01.10.2020).

8. Бенефіціари ТОВ «Протасов яр». *Особистий архів І.Ткаченка*. Оп. 1. Справа 13. Л. 1.

9. Окружной админсуд Киева отменил разрешение на строительство в Протасовом яру жилищно-офисно-торгового комплекса с гостиницей и паркингом. *Окно в Украину*. 2020. №1189. С. 2.

10. Протасів пост. 2020. №2. С. 2-3. URL: [https://issuu.com/gromada.protasiv/docs/paper\\_08\\_print\\_\\_1\\_](https://issuu.com/gromada.protasiv/docs/paper_08_print__1_) (дата звернення: 01.10.2020).

11. Пост на сторінці «Захистимо Протасів яр». URL: <https://www.facebook.com/save.protas/photos/a.2159996647426080/2442158072543268/> (дата звернення: 15.10.2019).

12. Пост на сторінці «Захистимо Протасів яр». URL: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=2156474857785374&set=a.154281438004736> (дата звернення: 07.12.2019).

13. Пост на сторінці «Захистимо Протасів яр». URL: <https://www.facebook.com/save.protas/photos/a.2159996647426080/2649234081835665/> (дата звернення: 11.01.2020).

14. Киевский горсовет признал не соответствующими интересам территориальной общины землеотводы с 2007 по 2012 гг. на территории Протасова Яра. *Окно в Украину*. 2020. №142. С. 2.

*Ткачук Катерина Сергіївна, Гевелюк Діана Андріївна,  
студентки факультету психології, політології та соціології  
Національного університету «Одеська юридична академія»*

## **МІСЦЕВІ ВИБОРИ 2020: ЯК УРБАНІСТИКА ДОПОМОГЛА ПЕРЕМОГТИ ДЮЧІЙ ВЛАДІ?**

**(на прикладі дослідження програм кандидатів на посаду міських  
голів Одеси та Києва)**

Вибори є важливою частиною демократичного політичного процесу. Вони є механізмом, який забезпечує циркуляцію влади. Нещодавно в Україні відбулись місцеві вибори. Для дослідників це можливість краще зрозуміти суспільні настрої в тих чи інших областях, а також визначити фактори, які забезпечили у великих містах підтримку



діючої влади населенням. На нашу думку, одним із головних факторів стала урбаністика. Саме через чітку артикуляцію бачення організації сучасного міського простору і здобули перемогу мери Києва та Одеси.

Нині українська партійна система знаходиться на роздоріжжі. З одного боку, є старі партії («Бували», «стріляні вовки»), які «...пройшли складний шлях і поступово сформували ідеологічні доктрини та визначення у боротьбі із правими радикалами, комуністами та мають тісні стосунки з різними «партіями влади». З іншого боку, є молоді, амбіційні партії, які також є проектами лідерів. Однак націленому маркетингу в наш час довіряють більше ніж старим добрим ідеологіям» [2].

Київ – столиця України із населенням близько 3 мільйонів, з них – 2194839 офіційно зареєстрованих виборців [6]. Взяли участь у виборах 34% киян. Одеса – мегаполіс із 719102 виборцями [6], з яких близько 30% прийняли участь у першому турі виборів, а також 25% у другому. То чому ж в обох цих містах на виборах перемогли діючі міські голови і що спільного було в їх програмах? Аби відповісти на це питання розглянемо програми кандидатів та партій, які вони представляли.

Г. Труханов – обраний мер Одеси, який керує містом з 2014 року. З даною особистістю було пов'язано багато гучних кримінальних справ, але це не завадило йому отримати 56,7% голосів у другому турі виборів [7]. Щоб зрозуміти, чому населення підтримує кандидата, який очолює місто більше шести років, проаналізуємо програму партії, де він є лідером – «Довіряй ділам».

Програма має колоритну для електорату назву «7:40 Стратегія для Одеси» [5] та поділяється на 7 категорій з різними сферами розвитку міста. В частині «Комфортний простір» можна побачити зацікавленість кандидата та партії у вирішенні споконвічної проблеми зі старими пам'ятками архітектури. Також невід'ємний атрибут програми кожного кандидата – будівництво нових дитячих та спортивних майданчиків та сучасних стадіонів, а також благоустрій прибудинкових територій та енергоефективне освітлення міських вулиць. Частина «Соціальний захист населення» теж не демонструє особливої оригінальності та характеризується підтримкою незахищених верств населення : різні муніципальні виплати, а також дотації для розрахунків за опалення, пакети безкоштовних медичних послуг, ліків та інше. Дійсно щось нове з'являється у категоріях «Зелене місто», «Місто без заторів» та «Місто майбутнього»: реформування та оновлення технологій при зборі та утилізації сміття, будівництво сміттєпереробного заводу, створення мережі муніципальних паркінгів, модернізація системи світлофорів,

залучення системи відеоспостереження «Безпечне місто» та зручних smart-опцій.

Вирішення проблеми заторів є актуальним, про це засвідчує рейтинг світового індексу заторів в якому Одеса посідає 18 позицію з 416 міст світу [3]. Хоча програма і включає нові аспекти розвитку міста, в загальному масштабі вона не несе чогось принципово нового, адже кожен з цих процесів поступово почав реалізовуватись ще декілька років тому.

Міським головою української столиці в першому турі виборів став В. Кличко. Мером міста він стає третій раз поспіль. Так, у 2014 році він переміг із результатом у 56%, а у 2015 – 58%. На виборах 25 жовтня 2020 його результат - 50,5% голосів та перемога у першому турі [7].

Згідно світових рейтингів, міський голова разом із партією плідно працювали. Київ посідає перше місце серед міст Європи за кількістю висотних будинків [1]. Нова програма розвитку міста майже не відрізняється від програм інших кандидатів: Кличко обіцяє будувати більше шкіл та дитячих садочків, а також збільшити кількість комунального житла для молодих сімей [4]. Одним із головних рішень щодо поліпшення житлових умов жителів міста є те, що замість «хрущовок» повинні з'явитися комфортні житлові комплекси, а на місці промзон - інноваційні, технологічні бізнес-парки, мистецькі комплекси. Планується перенести частину адміністративних установ з будівель в центрі Києва і розвивати адміністративно-діловий центр на території промзони на Теличці. Також вирішити проблему із екологією таким чином: завершити реконструкцію Дніпровської та Деснянської водопровідних станцій та Бортницької станції аерації; впровадити нетрадиційні поновлювані джерела енергії, встановити сонячні батареї, здійснювати заходи щодо енергоефективності будівель [4].

Слід також додати, що в таких містах як Харків та Вінниця, цього року також перемогли представники діючої влади. Так у Харкові при явці у 32,3% за кандидата Г. Кернеса віддали свої голоси близько 60% виборців, а у Вінниці Моргунов отримав 66% підтримки з явкою у 36,8% [7].

Мери у своїх програмах зробили ставку на урбаністику: розбудову міст, їх екологічну модернізацію та розвиток нетрадиційних джерел енергії.

#### **Список використаних джерел і літератури:**

1. Cities & Buildings: Europe [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – 2020. – Режим доступу: <http://skyscraperpage.com/cities/?10=3>.

2. Kroytor A. V. Post-election situation in Ukraine: changing faces or ideological transformations? / A. V. Kroytor, D. V. Yakovlev // Contemporary issues of the world community and the role of social sciences in ensuring its development : collective monograph / A. V. Kroytor, D. V. Yakovlev, S. V. Kutsepal, O. M. Yeremenko, etc. – Lviv-Toruń : Liha-Pres, 2020. – P. 1-29.

3. TomTom Traffic Index 2019 [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – 2019. – Режим доступу: [https://www.tomtom.com/en\\_gb/traffic-index/ranking/](https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/).

4. Віталій Кличко Партія «Удар»: Програма [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – 2020. – Режим доступу до ресурсу.: <http://kiev.klichko.org/home/>.

5. Геннадій Труханов: Програма [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – 2015-2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://truhanov.od.ua/program/>.

6. Державний Реєстр Виборців [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Київ : ДРВ, 2020. Режим доступу: [https://www.dr.gov.ua/ords/portal/cm\\_core.cm\\_index?option=ext\\_num\\_voters&pdt=1&pmn\\_id=127](https://www.dr.gov.ua/ords/portal/cm_core.cm_index?option=ext_num_voters&pdt=1&pmn_id=127).

7. Центральна виборча комісія [Електронний ресурс] : [Веб-сайт]. – Електронні дані. – Київ : ЦВК, 2020. – Режим доступу: [https://www.cvk.gov.ua/pls/vm2020/pvm002pt001f01=695pt00\\_t001f01=695.html](https://www.cvk.gov.ua/pls/vm2020/pvm002pt001f01=695pt00_t001f01=695.html) – Місцеві вибори 2020.

*Чередніченко Олександра Петрівна, студентка  
факультету урбаністики та просторового планування КНУБА*

## **МЕТОДОЛОГІЯ ВИЗНАЧЕННЯ АКТИВНОСТІ ФАСАДІВ У МІСТАХ**

**Вступ.** Відомий канадський вчений та дослідник Колін Еллард стверджував: «Оскільки ми біологічно схильні бути в місцях, де присутня певна складність, то однотонні, монолітні і неінформативні фасади породжують смуток і шкодять нашому гарному самопочуттю.» Саме через фасади ми найчастіше взаємодіємо з містом. Інтерес до простору містян формується саме завдяки активним, відкритим та живим фасадам.

**Мета.** Описати методологію визначення активності фасадів у містах та обґрунтувати важливість її використання у містобудівних дослідженнях та розробках концепцій розвитку міста.

**Предмет дослідження.** Способи визначення активності фасадів.

**Об'єкт дослідження.** Міські фасади.

**Актуальність.** На думку маркетологів, привабливість фасадів – один з найважливіших чинників, від якого залежить стан користувачів простору. Різноманітність покращує самопочуття у перехожих та місцевих мешканців, у той час як типові одноманітні фасади пригнічують.

**Основний зміст роботи.** Містяни сприймають перші поверхи безпосередньо та інтенсивно, пересуваючись пішки. Будівлі на іншій стороні вулиці та верхні поверхи не потрапляють до зони безпосереднього сприйняття, адже дивимось на них з більшої відстані. Як наслідок менш інтенсивне та детальне їх сприйняття. Ситуація з нижніми поверхами, повз які ми йдемо, зовсім інша. Ці фасади та вітрини сприймаються у всіх подробицях. Саме близька взаємодія з ритмом фасадів, матеріалами, кольорами й людьми під та в будівлях визначає рівень цікавості та розмаїття наших вражень від прогулянки. Для планувальників це все слугує вагомим аргументом на користь збільшення різноманітності активності на перших поверхах будівель вздовж ключових пішохідних маршрутів. У контексті сприйняття решта елементів відступають на другий план.

Пересуваючись містом, пішоходи мають багато часу на сприйняття всього, що їм пропонують нижні поверхи. Вони встигають помічати деталі й насолоджуватись ними, а подолані відстані навіть здаються коротшими. У той час, коли вулиці, де зона зустрічі будівлі з тротуаром нецікава або ж монотонна, прогулянка здається нудною та нецікавою. З часом люди взагалі перестають використовувати такі вулиці.

Дослідження фізіологічних показників виявили, що органи чуття людей, які знаходяться в приміщенні без подразників, потребують стимуляції з інтервалами у 4-5 секунд. Зазвичай, на жвавих торгових вулицях фасади крамниць завдовжки 5-6 метрів, тобто на 100 метрів зорового контакту припадає в середньому 15-20 крамниць. 100 метрів звичайний пішохід проходить за 80 секунд, а це означає, що на такій вулиці він бачить нове кожні 5 секунд.

Найбільше точок взаємодії покупець та продавець отримують за дотримання принципу вузьких сегментів і численних дверей уздовж торгових вулиць. Однак тут важливо додати про вертикальну орієнтованість фасадів перших поверхів в місцях, де розташовані

крамниці на перших поверхах і де межові зони між будівлями та вулицею виконують різноманітні функції. Такий підхід візуально скоротить піші відстані та зробить їх більш цікавими.

Половину минулого століття під час дизайну перших поверхів надавали перевагу великим безвиразним формам, закритим фасадам, ґратованим або глухим вікнам без особливих деталей. Через це вулиці втрачали своїх пішоходів, а в сутінках з'являлося відчуття повної небезпеки.

З даних причин у 1990 році в Стокгольмі міська влада розпочала масштабну програму відновлення міського простору і розробила п'ятибальну шкалу оцінки якості перших поверхів.

- активні (А), що характеризуються великими прозорими вікнами та дверми. Вони нічим не завішані, не заклеєні та без ґрат. Розташовані на рівні пішохода. Всередині є активність, яку безперешкодно видно з вулиці. Активність також може виходити на вулицю. Різноманітність є основною характеристикою. Такий фасад спонукає розглядати його, сфотографувати, зайти всередину.

- дружні (В) – фасади з прозорими вікнами та дверми на рівні пішохода. Ґрати також відсутні. Відрізняються від активних тим, що або частково завішані/заставлені чимось, що трохи обмежує видимість активності з вулиці, але всерівно видно, або видимість не обмежена, але активність одноманітна.

- змішані (С) з прозорими або частково завішеними вікнами, які заставлені чимось настільки, що видимість активності з вулиці майже повністю обмежена. Вікна не ґратовані. Даний тип фасаду притаманний для житлової забудови, що зберігає достатній рівень приватності для мешканців бо офісних працівників, проте може відштовхувати від прогулянок вулицею у вечірній та нічний час.

- нудні (D) фасади є небезпечними та шкідливими для міського простору, адже викликають відчуття недовіри й відмежованості людей на вулиці та всередині будинків. Їх відмінними рисами є ґратовані, завішані, зашторені та заклеєні вікна. Також даний тип притаманний для будівель за прозорим парканом.

- неактивний (Е) характеризується відсутністю вікон та дверей, глухою стіною та парканом. Такі фасади краще прибирати з вулиць, крім випадків їх належності історичним об'єктам, які передають та створюють атмосферу тієї епохи.

Інколи в дослідженнях також виділяють псевдоактивні фасади. Це ті, які активно намагаються привернути увагу, але на них нецікаво дивитись. До них відносяться медіафасади та вітрини з екранами. Такі

фасади нічим не відрізняються від просто заклеєних вікон, які, зазвичай, більш притаманні дешевим магазинам чи лотереям.

Даний спосіб оцінювання часто застосовується в порівняльних аналізах міст і районів, а також під час первинного етапу створення політики активних фасадів уздовж найважливіших вулиць міста.

У 2003 році в Копенгагені проводилось дослідження поведінки пішоходів перед активним та неактивними фасадами на кількох вулицях. Спостереження свідчать, що перед активними та дружніми фасадами перехожі сповільнюють ходу та роздивляються його. У той час, коли повз нудні фасади люди проходили, пришвидшуючи ходу і переважно не спинялись і не оглядались. Дослідники дійшли висновку, що один і той самий потік зупинявся біля відкритих та активних фасадів усемеро частіше, створюючи перед ним більше активності, ніж перед неактивними.

**Висновок.** Активні перші поверхи з відкритими дверима, прозорими вітринами та зовнішньою активністю роблять вулиці привабливими та комфортними для містян. Натомість повз нудні фасади з закритими вікнами та неактивні суцільні паркани хочеться лише йти повз і якомога швидше їх промайнути, а тим паче у темний період доби. Також висока активність фасадів допомагає боротись з рівнем криміногенності в містах, створюючи безпечний простір для пересувань у будь-який час. А світло з будинків обабіч вулиці – важливий чинник відчуття безпеки вночі.

#### **Список використаних джерел:**

1. Гейл Я. Міста для людей / Ян Гейл., 2018. – 304 с.
2. Эллард К. Среда обитания. Как архитектура влияет на наше поведение и самочувствие / Колин Эллард. – Москва: Альпина паблишер, 2018. – 288 с.
3. Псевдоактивні фасади [Електронний ресурс] // Агенти змін. Блог. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: <http://blog.a3.kyiv.ua>.
4. Душевний спокій. Чому різноманітність фасадів позитивно впливає на містян? [Електронний ресурс] // Київський міський журнал «Хмарочос». – 2017. – Режим доступу до ресурсу: <https://hmarochos.kiev.ua>.
5. Michael Varming, Motorveje i landskabet (Hørsholm: Statens Byggeforsknings Institut, SBI, byplanlægning, 12, 1970).
6. Jan Gehl, "Close Encounters with Buildings," Urban Design International, no. 1 (2006): 29-47. Уперше опубліковано данською: Gehl, Jan,

*Шевченко Юлія Сергіївна,*  
*студентка будівельного факультету КНУБА*

**Науковий керівник: к.і.н., доц. Ярощук Інна Володимирівна**

## **ЗАБРУДНЕННЯ ПОВІТРЯ ЯК ЧИННИК ОПОСЕРЕДКОВАНОГО ВПЛИВУ НА ПРОДУКТИВНІСТЬ ЕКОНОМІКИ МІСТ**

Проблеми з повітрям викликають проблеми зі здоров'ям, які опосередковано впливають на життя та комфорт людей та в свою чергу на продуктивність економіки міст.

Проблеми забруднення атмосферного повітря, відображено у працях як вітчизняних, так і закордонних науковців: О.Ф. Балацького, Б.Г. Бурдіяна, В.В. Глухова, І.М. Грабинського, О.І. Фурдичка, Б.М. Данилишина, В.К. Данилка, В.С. Міщенко, О.І. Гриник, М.Т. Трудової, О.І. Рибіної, С.І., та ін. Однак незважаючи на численні розробки, актуальним залишається недостатньо проаналізоване питання щодо забруднення атмосферного повітря.

Забруднення атмосферного повітря - один з основних типів антропогенного забруднення. Полягає у викиді в атмосферу хімічних речовин, твердих частинок і біологічних матеріалів, здатних викликати шкоду для людини та всіх живих організмів [2].

Як зазначається в Законі України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року», забруднення атмосферного повітря є однією з найгостріших екологічних проблем. На сьогодні рівень забруднення атмосферного повітря великих міст і промислових регіонів є високим, незважаючи на спад виробництва в Україні [3].

Розглянемо джерела забруднення повітря:

- Антропогенні (викликані людиною і його діяльністю): випробування ядерної зброї, переробка ядерного палива, викид отруйних газів з промислових підприємств, діяльність теплових електростанцій, розкладання відходів на звалищах, котельні (їхня діяльність), відходи сільського господарства, пожежі, що виникли з вини людини, політ реактивних літаків, викидні гази автотранспорту.

- Природні: виверження вулканів, виділення метану в процесі розкладання органічних останків, лісові і торф'яні пожежі, що виникли без участі людини, пилові і піщані бурі, природна радіація, поширення пилку рослин, процеси вивітрювання (вітрової ерозії ґрунту і гірських порід).

Викид отруйних речовин особливо сильний в великих містах і центрах промисловості. Людина в середньому за добу вдихає до 20 тисяч літрів повітря. Однак разом з необхідним організму чистим киснем ми проносимо через легені отруйні пари, частинки кіптяви і попелу. Вони осідають в наших легенях, отруюючи людину.

Довгий вплив смогу призводить до загального поганого самопочуття, пізніше - до: головного болю, нудоти, подразнюються слизові оболонки, розвиваються хвороби легенів і серцево-судинної системи.

Якщо не вжити жодних заходів, осідаючи в організмі речовини приведуть до летального наслідку. *Дуже часто виникають такі симптоми, як головний біль, біль у суглобах і інші фізичні розлади організму.*

Руйнування озонового шару призводить до сильного опромінення всієї планети [2].

Проблеми з повітрям викликають проблеми зі здоров'ям, що опосередковано впливає на продуктивність економіки міст.

Один з основних видів забруднення атмосфери – автомобільний транспорт. У викидах автомобілів знаходяться такі шкідливі речовини як: угарний газ, окиси азоту, тверді частинки та летючі органічні з'єднання.

Основними забруднювачами атмосферного повітря в регіоні залишаються підприємства нафтопереробної, хімічної промисловості, з виробництва цементу та підприємства, які розподіляють газ, на які припадає майже 70% викидів всіх шкідливих речовин.

Високі рівні забруднення атмосферного повітря оксидом вуглецю в містах над усією територією України: від Києва до Харкова, від Вінниці до Маріуполя.

*Табл.1.1.*

**Вміст забруднювальних речовин у повітрі 15-21 жовтня 2019р.**

№ з/п	Міста	Забруднювальні домішки				
		Оксид вуглецю	Фенол	Формальдегід	Діоксид азоту	пил
1	Вінниця	0,3-0,4				
2	Дніпро	0,6-1,4		0,2-1,1	0,4-1,3	0,4-1,4
3	Житомир	0,0-0,1				
4	Запоріжжя	0,2-0,6	1,1-1,2			
5	Кам'янське	0,4-1,2				
6	Київ	0,4-1,0				
7	Кременчук	0,0-0,9			1,1-1,4	1,1-1,2



8	Кривий Ріг	0,2-1,2				
9	Кропивницький	0,0-0,6				
10	Лисичанськ	0,2-0,6				
11	Луцьк	0,0-0,4				
12	Маріуполь	0,2-0,4		2-3	1-3	
13	Миколаїв	0,2-1,0		1-2		
14	Одеса	0,3-1,5	1,0	0,3-1,0		
15	Полтава	0,4-1,2				
16	Тернопіль	0,4-0,6				
17	Харків	0,3-0,8				
18	Херсон	0,0-0,6	2-3		1-2	
19	Хмельницький	0,2-0,8				
20	Черкаси	0,2-0,6				
21	Чернівці	0,1-0,4				
22	Чернігів	0,1-0,8				

1. Спостереження за станом атмосферного повітря здійснюється Державною гідрометеорологічною службою України в двох режимах. В повному режимі- відбір проб здійснюється 4 рази на добу 6 днів на тиждень та не повному режимі - коли відбір проб здійснюється 2 рази на добу [4].

**Викиди забруднюючих речовин та діоксиду вуглецю у атмосферне повітря за видами економічної діяльності у 2019 році.**

*Табл.1.2.*

**Викиди речовин за видами економічної діяльності [1].**

	Код за КВЕД-2010	Обсяги викидів		Крім того, обсяги викидів діоксиду вуглецю	
		тонн	у % до 2018р.	тонн	у % до 2018р.
<b>Усі види економічної діяльності</b>		<b>99724,1</b>	<b>102,5</b>	<b>5355358,8</b>	<b>100,8</b>
Сільське, лісове та рибне господарство	A	15815,1	107,2	369201,7	102,2
Добувна промисловість і розроблення кар'єрів	B	200,9	68,1	15085,2	107,4
Переробна промисловість	C	5788,6	118,5	314304,2	84,9
Постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря	D	72169,3	98,3	4024768,6	96,0
Водопостачання; каналізація, поводження з відходами	E	101,5	133,4	515,9	86,1
Будівництво	F	131,9	98,7	7838,0	86,9
Оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних	G	22,9	114,7	837,7	48,4

засобів і мотоциклів					
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	H	3276,3	122,7	566627,4	172,4
Тимчасове розміщування й організація харчування	I	–	–	–	–
Інформація та телекомунікації	J	0,2	89,2	54,9	87,8
Фінансова та страхова діяльність	K	2,6	67,2	33,3	14,2
Операції з нерухомим майном	L	165,4	142,1	5706,7	114,0
Професійна, наукова та технічна діяльність	M	1,0	–	186,5	–
Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	N	29,4	–	3625,8	–
Державне управління й оборона; обов'язкове соціальне страхування	O	1103,5	300,8	22740,6	166,7
Освіта	P	406,6	1471,1	7068,2	639,0
Охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	Q	509,1	93,7	16764,3	126,3

На основі проведеного дослідження останніми роками виявлено тенденцію до зменшення обсягу викидів забруднювальних речовин у атмосферне повітря стаціонарними та пересувними джерелами загалом в Україні, однак темпи їх зменшення залишаються незначними, що потребує впровадження ефективних еколого-економічних механізмів охорони навколишнього природного середовища з боку держави.

Очисні фільтри є основним засобом боротьби з промисловим забрудненням атмосфери. Очищення викидів у повітря здійснюються шляхом пропущення їхні через різні фільтри (механічні, електричні, магнітні, звукові і ін.), воду і хімічно активні рідини. Всі смердоті призначені для вловлювання пилку, пар й газів.

Один зі способів запобігання атмосфери від забруднення— перехід на використання нових екологічно безпечних джерел енергії. Наприклад, будівництво станцій, що використовують енергію припливів й відливів, використання геліоустановок й вітряних двигунів.

Вирішити проблему охорони атмосфери лише за допомогою очисних споруджень неможливо. Необхідне застосування комплексу заходів, й насамперед впровадження безвідхідних технологій.

Висновок: виходячи із проведеного дослідження можемо зробити висновок, що обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферу у

майбутньому будуть залежати від розвитку економіки та впровадження природоохоронних заходів, оновлення устаткування, модернізації очисних фільтрів, застосування екологічно безпечних джерел енергії, безвідхідної технології виробництва, боротьби з вихлопними газами автотранспорту, тощо.

#### **Список використаних джерел**

1. Викиди забруднюючих речовин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.vn.ukrstat.gov.ua/index.php/statistical-information/6536-2018-04-26-12-41-05.html>.
2. Забруднення повітря [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Забруднення\\_повітря](https://uk.wikipedia.org/wiki/Забруднення_повітря).
3. Закон України «Про охорону атмосферного повітря» від 16.10.1992 р. № 2707-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2707-12>.
4. Стан забруднення повітря в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mepr.gov.ua/news/33806.html?fbclid=IwAR3cQisLu-eSpYtjCww1mNPMHF0CB3Qf4TWcDeY9zHOgaF7z5MWW0LrzJ0U>.

*Шкуруній Дар'я Олегівна,*

*студентка архітектурного факультету КНУБА*

**Науковий керівник:** канд. арх., доц. **Войко Наталія Юрївна**

## **ПРИЙОМИ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗЕЛЕНИХ ПІШОХІДНИХ ШЛЯХІВ У ЖИТЛОВИХ РАЙОНАХ**

Вперше термін «greenways» – «зелені» пішохідні маршрути, з'явився в 1960-х роках в США і був пов'язаний з такими поняттями як «зелений пояс», «Паркв'ю». В науковій літературі зелені дороги були визначені як "мережі земель, що містять лінійні елементи, які плануються, проектуються та управляються з різними цілями, включаючи екологічні, рекреаційні, культурні, естетичні чи інші цілі, сумісні з концепцією сталого землекористування". [1]

Організація «зелені» пішохідних маршрутів має цілу низку переваг. Занедбані міські території отримують нове життя, стаючи популярним для міського жителя простором. З організацією таких шляхів поліпшуються велосипедні та пішохідні взаємозв'язки в межах міста та його районів. Завдяки активному способу життя (можливість їхати на роботу на велосипеді, мати поруч з будинком простір для

прогулянок і т. і.) поліпшується здоров'я населення. Можна говорити також про оптимізацію стану навколишнього природного середовища, захист дикої природи й збільшення біорізноманіття. [2]

«Зелені» маршрути – «greenways» набули широкого поширення в світі в зв'язку з важливим просторово-рекреаційним значенням. В зв'язку з цим доцільна ландшафтна організація й створення безперервної системи озелених пішохідних просторів міста. Саме система відкритих озелених просторів, що тісно пов'язана з природною основою міста не тільки задовольняє рекреаційні потреби населення, а й забезпечує необхідний санітарно-гігієнічний стан міського середовища. Проте основна перевага зелених пішохідних шляхів пов'язана зі зменшенням кількості міських відкритих просторів. Зелені пішохідні шляхи потребують менше відкритого простору, ніж звичайні парки, тому роблять можливим проведення різноманітних рекреаційних заходів та об'єднують систему відкритих просторів та озелених територій, спрямованих на охорону навколишнього середовища.

Проаналізувавши закордонний та вітчизняний досвід щодо розвитку зелених пішохідних шляхів, було виявлено основні заходи та прийоми організації міських пішохідних маршрутів:

– *ревіталізація порушених та непридатних міських територій.* Занедбані порушені та непридатні території промислових зон міста, позбавлені функціональних та природних екологічних взаємозв'язків. Ревіталізація таких територій під ландшафтно-рекреаційні функції дає можливість розширити відкриті міські простори та включити їх в зелену пішохідну мережу міста.

– *утворення міських прибережних рекреаційних зон з включенням зелених пішохідних шляхів.* Зелені пішохідні шляхи формуються вздовж водних ресурсів міст, таких як заплави, річкові коридори та заболочені ділянки. Іноді зруйновані береги річок, які постраждали від міської діяльності, можуть бути відновлені в процесі реновації або ревіталізації прибережних територій. Як результат, ці простори включаються в мережу міських зелених шляхів, і сприяють покращенню екології міста.

– *формування безперервних вело-пішохідних зв'язків.* У кожному місті необхідно створювати взаємопов'язану систему пішохідних вулиць із забезпеченням найбільш коротких і зручних шляхів для руху пішоходів між окремими частинами міста. Безперервність вело-пішохідних зв'язків досягається за рахунок створення пасажів або проходів через великі закриті комплекси, вело-

пішохідні віадуки над транспортними магістралями. Також важливо створення системи перетинів з міськими дорогами в одному рівні.

Таким чином зелені пішохідні маршрути є потенційними і необхідними просторовими елементами міської планувальної структури і виконують цілий ряд важливих для міста і його жителів функцій. Їх впровадження в міську планувальну структуру покращує екологію міст та заохочує мешканців міст вести здоровий спосіб життя.

#### **Список використаних джерел та літератури**

1. Charles E. Little, Greenways for America - Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1990. – 237 с.

2. Сучасні тенденції ландшафтної організації міських пішохідних шляхів / Шкурупій Д.О // «Містобудування: проблеми і перспективи розвитку» 25 березня 2020р.: II Науково-практична конференція — К. : КНУБА, 2020 р.

3. What is a Greenway? [Electronic resource]. Mode of access: <http://connectwithtn.com/what-is-a-greenway/> – Date of access: 20.10.2020.