

DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2020.56.364-386>

УДК 728.03

Товбич Валерій Васильович,

доктор архітектури, професор,

завидавач кафедри Інформаційних технологій в архітектурі,

Київський національний університет будівництва і архітектури

tovbych@gmail.com

<http://orcid.org/0000-0002-4794-4944>

Куліченко Наталія Вікторівна,

старший викладач кафедри Основ архітектури,

Придніпровська державна академія будівництва та архітектури

n.kulichenko@ukr.net

<http://orcid.org/0000-0002-2080-6488>

Чжан Синь Му,

аспірантка кафедри Інформаційних технологій в архітектурі,

Київський національний університет будівництва і архітектури

<http://orcid.org/0000-0002-1834-9492>

Сисойлов Микола Валентинович,

кандидат технічних наук, доцент,

Придніпровська державна академія будівництва та архітектури

ging138@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-1205-0382>

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗУПИНОЧНО-ТЕРИТОРІАЛЬНИХ СТРУКТУР ТА СУБПІДРЯДНИХ ПІДСТРУКТУР МІСТ І ПОСЕЛЕНЬ РІЗНОГО РІВНЯ ІЄРАРХІЇ

Анотація: розглядаються загально-методичні питання, що стосуються проблем та засад формування наскрізної концепції перспектив розвитку зупиночно-територіальних структур та субпідрядних підструктур міст і поселень різного рівня ієрархії. Зупиночно-територіальні структури розглядаються як самостійні зупиночно-призупиночно-територіальні структурні одиниці сучасного середовища життєдіяльності населення. За основу формування наскрізної класифікації зупиночно-призупиночних територій береться узагальнене поняття пішохідного радіуса доступності, що розглядається з позицій періодичного притоку постійних користувачів Зупинки – та поділяє увесь зупиночно-територіальний простір на дев'ять зон: Ядро, Зупиночна зона, Призупиночна, Білязупиночна, Навколозупиночна, Буферна зона, Червона зона, що містить так звані «червоні лінії» зони тяжіння користувачів, Інфра-зона (або «Сліпа зона», зона навоколишньої

інфраструктури) та Ультра-зона, де перетинаються горизонтальний та вертикальний градієнти розвитку зупиночно-територіальних структур та субпідрядних підструктур міст та поселень різного рівня ієрархії. Саме з розвитком Ультра-зони автори пов'язують процес «будівельного буму» в Україні, зокрема, територіях ущільненої міської забудови. І ось чому. Ультра-зона – це зона, що заглиблена під «Ядро» Зупинки, тобто розвиток зупиночно-призупиночного простору з горизонтального змінюється на вертикальний. Саме у цій зоні треба розміщувати і гаражі містян (зокрема, постійних користувачів зупинки), і позавуличний міський транспорт (швидкісний трамвай, метро, зокрема, їхні підземні зупинки), і навіть частину офісних, торговельних та роботизовано-промислових міських структур. Це дає змогу вивільнити від умовно-зайвих та екологічно-забруднюючих елементів історично сформовану наземну частину кожного зупиночно-призупиночного простору з максимальним його наближенням, розкриттям та пристосуванням для пішохідних потоків.

Ключові слова: зупинка; архітектурне планування; структура, зупиночно-призупиночна територія; зупиночно-територіальна структура; зупиночно-призупиночна мережа; зупиночно-призупиночний простір; демоекосистема; радіус доступності: суб'єкти і об'єкти структурних архітектурно-планувальних одиниць; містобудівний бум.

Постановка проблеми. Як показують дослідження [1-3 5-19], сталий розвиток цивілізації безпосередньо залежить від сталого розвитку кожної з країн світу. В свою чергу, сталий розвиток кожної країни світу безпосередньо залежить від сталого розвитку та гармонізації управлінської, банківської та містобудівної діяльності. Так, у післявоєнні роки, Німеччина виходила з депресивного стану саме на тлі «містобудівного буму», який штучно і цілеспрямовано був запроваджений керівництвом країни з метою найскорішого відновлення містобудівної інфраструктури та забезпечення загальної зайнятості населення. Градієнт загальної зайнятості населення на тлі штучного та цілеспрямованого «містобудівного буму» був використаний і керівництвом США у роки депресії, коли у маси було кинуто гасло «будуй все, що завгодно, але корисне країні та не сиди без діла». І кошти на це виділяла держава, віддавши пріоритет містобудівному градієнту на тлі розвитку будівництва та супутніх галузей. Виникає запитання (як постановка проблеми): чи може Україна собі дозволити такий «містобудівний бум»? Якщо «так», то що для цього треба?

Сучасний стан дослідження проблеми. Яким би не здавався дивним процес штучного пожвавлення економіки країни шляхом цілеспрямованого

штучного пожвавлення містобудівної діяльності та зміцнення містобудівного потенціалу, але він спрацьовує. Зараз цим шляхом йде Китай, який неймовірними темпами будує свої і малі, і мільйонні міста-привиди, так незрозумілі для багатьох європейців, замінивши при цьому гасло «будуй, що завгодно, але...» на гасло «що завгодно, але в нових містах країни». Цим в Китаї паралельно вирішується ціла низка подальших як соціально-політичних (що лякають світове суспільство незрозумілою містобудівною поведінкою), так і соціально-економічних проблем: починаючи від проблеми загальної зайнятості, проблеми 50%-го переведення сільського населення країни у статус міського (спочатку на рівні власника міської нерухомості), і закінчуючи проблемою вкладання зайвих грошей (у цю саму міську нерухомість), але лише в інфраструктуру Китаю.

І як показує досвід Китаю, а також Німеччини, США, і деяких інших країн світу), пожвавлення містобудівної сфери і містобудівного потенціалу країни, дійсно приводить не тільки до пожвавлення її економічного стану, але й сприяє духовному росту, духовному зміцненню та згуртуванню нації. Ось чому реорганізація системи містобудівної діяльності (а загалом і всієї системи архітектурної діяльності в Україні) відноситься до однієї з актуальніших проблем сталого розвитку суспільства на шляху підвищення якості життя та поступового наближення до стандартів розвинених країн світу, зокрема, ЄС. Ось чому так важливе обґрунтування відповіді на запитання: чи може Україна дозволити такий «містобудівний бум»? І якщо «так», то що для цього треба? Звісно, кожен з українських політиків скаже: «Так, зможе!». І ми неодноразово вже чули різного роду «програми», в яких називали то сім, то десять, то дванадцять кроків у майбутнє... Та, як бачимо, з кожним роком число «програмних кроків», а «віз й донині там». І знову виникає риторичне запитання (щодо сучасного стану проблеми): «Чому виникає гальмування процесу? Чому не визрівають умови для (так жаданого усіма українцями) «українського містобудівного буму». Може, цей шлях дуже складний (що нам не під силу)? А може – дуже капіталоемний та витратний (що нам не по кишені)? А може, цей шлях дуже довгий?

Виклад основного матеріалу. На три останні поставлені запитання – відповідь одна: «містобудівний бум» – найпростіший, найдієздатніший (та найдешевший і навіть найшвидший) шлях виведення країни з депресивного економічного стану. Цей шлях давно відомий. І ним, як зазначалося вище, скористалися у свій час і Німеччина, і США напрацювавши безцінний світовий досвід, з урахуванням якого і йде зараз Китай, самотійно створивши всі підстави для штучного та цілеспрямованого «містобудівного буму» на тлі всезагальної зайнятості населення. І вже китайський досвід переконливо

доводить світові, що розвиток будівництва, містобудівної галузі дає міцний поштовх для розвитку інших галузей економіки країни за принципом кола, що поширюється. Ні, ми зовсім не закликаємо будувати в Україні міста-привиди, як це зараз робить Китай. Та хіба нам не потрібне житло? За деякими попередніми даними, зараз молоді сімейні пари країни забезпечені житлом лише на 10-12 відсотків, а житловий фонд України, що дістався нам ще від часів «хрущовської відлиги» (до речі, це теж був «містобудівний бум», який сприяв швидкому розвитку СРСР у ті часи), зношений на 70-80 відсотків (а як стверджують деякі автори, і на всі 90-100 відсотків, оскільки «хрущівка» розрахована на 50 років експлуатації, а цей строк давно минув).

Ще декілька років потому у Росії (та у більшості країн СНД) намагалися реанімувати «відлигово-хрущовський» житловий фонд – і навіть існували цілі комплексні програми щодо реанімації такого «застарілого» житла (пропонувалося: перебудова п'яти-поверхівок, реконструкція з надбудовою декількох житлових поверхів чи просто мансардних просторів різноманітного призначення, розвиток підземної інфраструктури тощо), але зараз від цієї ідеї відмовились – з чисто економічних причин: дешевше збудувати нову споруду із сучасних матеріалів, ніж реанімувати та «підтримувати» у належному стані застарілу. Були такі комплексні програми і в Україні (зокрема, їх розробляли і в КНУБА, і в ПДАБА, і ще в декількох ВНЗ країни), але зараз й вони майже повністю призупинені. Це означає однозначно, що в Україні насувається житлова криза. І рано чи пізно, але питання «містобудівного буму» все ж таки прийдеться вирішувати, але вже в зовсім іншій соціально-економічній, демографічній та політично-правовій площині та з непередбачуваними, але ймовірно-прогнозованими шоковими наслідками.).

Але що потрібно зараз, у цей саме час (як кажуть «тут і сьогодні»), щоб запрацював механізм «містобудівного буму», який у свій час витяг із економічної прірви і Німеччину, і США, і зараз витягує Китай (і не тільки «витягує» а й робить майже світовим лідером не тільки у галузі будівництва, але й в багатьох інших галузях). А потрібне, перш за все, відповідне містобудівне законодавство, що дозволить розвиватися галузі без зайвих перешкод (включаючи і «владні», і «законодавчі», і корупційні перешкоди). А також (і це, на нашу думку, є чи не найголовнішою умовою) потрібен глибинний та всебічний контроль з боку територіальних громад. І таких «територіальних громад» потрібно не одну чи дві або три (чи навіть з десятків) на місто, їх потрібно сотні. Щоб вони кожен ділянку, кожен куточок міста, не випускали з-під свого контролю та не допускали жодного випадку корумпованого перепланування містобудівної структури, що склалася.

Чому саме «територіальних» (а не будь-яких інших)? Відповідь проста: я живу на цій території – я на ній і хазяїн. Причому, ця територія не повинна бути занадто великою, бо нівелюється «хазяйський інтерес» та раціональна «хазяйська зацікавленість» (ну, що мені до того, якщо десь там, на другому кінці міста будується новий супермаркет на місці знесеного чи майже знесеного дитячого майданчика, спортивної площадки або невеличкого скверу? Хай будують: чим більше магазинів, тим краща обслуговуюча інфраструктура міста, бо чим краще обслуговуюча інфраструктура міста – тим ліпша якість життя містян. І в цьому теж є своя правда і науково обґрунтована точка зору, якої тримається не один науковець чи політтехнолог – прикладів «протистояння з розбірками» багато у кожному регіоні, місті чи поселенні різного рівня ієрархії). Отже, велика територіальна громада (навіть на рівні одного чи декількох житлових районів чи навіть мікрорайонів) не підходить: у неї зовсім інші цілі та задачі, зокрема, виборчого характеру.

З іншого боку, ця територія не повинна бути і занадто маленькою, щоб відповідна територіальна громада, яка має бути колективним власником цієї території, мала значну перевагу з точки зору кількості її членів, зацікавлених у гармонійному розвитку своєї території (як, під моїми вікнами будується новий супермаркет замість спортивного майданчика чи зеленої зони, де гуляють мої діти чи онуки? – хай шукають собі інше місце, але не у мене «під вікнами»). Були надії на бачення таких територіальних громад на базі створеної мережі ОСББ (об'єднання співвласників багатоквартирного будинку), але там вирішуються зовсім інші задачі, головна мета яких – ефективне використання коштів власників будинку, а також контроль за раціональним витрачанням цих коштів, що повинне приводити до якіснішого та раціональнішого утримання будинку. І дійсно, у чинному законодавстві України підкреслюється, що ОСББ, як господарюючий суб'єкт, зобов'язаний сформувати свою облікову політику, вести бухгалтерський облік та здавати обов'язкову звітність. Так, згідно того ж чинного законодавства, а також у статусі ОСББ, визначається, що специфікою обліку ОСББ є операції житлово-комунальної сфери, серед яких головними є: своєчасні внески і платежі співвласників багатоквартирного будинку; наскрізний облік транзитних (комунальних) платежів; контроль за доходами у вигляді отриманої з бюджету компенсації за пільги на оплату житлово-комунальних послуг і призначені субсидії; контроль щодо здачі в оренду допоміжних приміщень будинку; контроль за раціональним придбанням необхідних послуг за цивільно-правовими договорами (зокрема, ремонт, прибирання приміщень, утримання ліфтів, освітлення приміщень загального призначення і т.п.); контроль за нарахуванням та витрачанням коштів ремонтного та резервного фондів тощо; контроль за нарахуванням і виплатою

зарплати найманим працівникам (голові правління ОСББ, бухгалтеру ОСББ, двірнику ОСББ та ін.).

Окрім зазначеного переліку необхідних дій, від ОСББ вимагають ще й цілу низку додаткових дій з контролю, зокрема, за реєстрацією інших операцій, що характерні для такого роду неприбуткових організацій. Справ багато. І вони потребують неабиякого часу, неабияких здібностей, витрат (включаючи психологічно-нервові на тлі засилля корупції) і неабияких знань у соціальній, правовій та житлово-комунальній сферах. Відповідно до чинного законодавства [4] ОСББ – Об'єднання власників багатоквартирного будинку – це, по-перше, юридична особа, яка створена для представлення спільних інтересів співвласників; по-друге – це неприбуткова юридична особа, яка створена власниками квартир та (чи або) нежитлових приміщень багатоквартирного будинку для спільного користування, утримання та управління своїм будинком і прибудинковою територією; а по-третє, ОСББ – це юридична особа, яка створена зазначеними власниками для юридичного оформлення майнових прав на будинок та прибудинкову територію; і в четвертих, ОСББ несе лише управлінські повноваження і не стає власником будинку в цілому — співвласниками будинку залишаються власники квартир та нежитлових приміщень.

Як відомо з офіційних даних, процес створення об'єднань співвласників багатоквартирних будинків розпочався ще у 1995 році. За даними Міністерства регіонального розвитку будівництва та житлово-комунального господарства України у червні 2017р. столиця мала 2 тис. ОСББ, а загальна (станом на 01.10.2017 р.) кількість ОСББ по країні становила 27420. Нажаль, зараз цей процес загальмував, бо неодноразові зміни у чинному законодавстві, включаючи безліч суперечливих інструкцій, «місцевих» пояснень, доповнень включаючи заплутаність та багатофакторність контролю з усіх боків, завели ОСББ у таких «глухий» кут, де вони, добровільні громадські об'єднання, із підтримуючих перетворилися на контролюючі органи.

Це все відлякує пересічного громадянина, і як показують соціологічні опитування, довіра населення до таких громадських об'єднань, не дуже велика. Щоб підняти рівень довіри населення України до ОСББ, треба коригувати чинне законодавство (перш за все з урахуванням європейського досвіду) артів ЄС) – причому з позицій суттєвого спрощення самої «документаційно-звітну частину».

Окрім того, громада тільки одного будинку, не може претендувати на роль вагомої громадської сили, що буде повноцінно сприяти розростанню, як зазначалось вище, «містобудівному буму» в Україні. Інша річ – Асоціація декількох будинків. І мешканців побільше, і рівень вищий, ніж окрема одиниця

ОСББ. Україна спробувала себе і на цьому шляху. Так, згідно з Законом України «Про об'єднання співвласників багатоквартирного будинку» Асоціація власників житлових будинків (АВЖБ) — це юридична особа, яка створюється для представлення спільних інтересів об'єднань. Але й в цьому аспекті накопилось стільки невирішених проблем (перш за все законодавчого рівня), що процес загального гальмування і недовіри проявив себе на повну силу і на цьому АВЖБ-рівні.

Так, з 1 липня 2016 року набув чинності Закон України «Про особливості здійснення права власності в багатоквартирному будинку». Згідно з вимогами цього закону, якщо протягом відведеного строку співвласники багатоквартирного будинку, у якому не створено об'єднання співвласників, не прийняли рішення про форму управління багатоквартирним будинком, управління таким будинком здійснюється Управителем, який призначається на конкурсних засадах виконавчим органом місцевої ради, на території якої розташований багатоквартирний будинок. Але як визначають експерти, сьогодні і ці норми не виконуються, оскільки бракує відповідних підзаконних актів та типового договору про управління будинком, що гальмує формування ринку управителів.

За інформацією з газет та багатьох Інтернет-ресурсів [14-17], що вражають заголовками, коментарями та прогнозами, створення ОСББ може стати справжньою трагедією для мільйонів малозабезпечених українців; якщо мешканці не платитимуть за комунальні послуги. Керуючі компанії (так звані Управителі) будуть за допомогою державних виконавчих служб намагатися позбавити їх житла; за борги у мешканців забирають дорогу побутову техніку, заарештовують машини і не випускають за кордон. Ділки навчилися кваліфіковано підробляти документи на об'єднання співвласників багатоквартирних будинків; жителі близько 20 столичних багатоповерхівок дізналися про те, що в їхньому будинку господарюють зовсім невідомі — вони без дозволу власників створили своє ОСББ; інтерес шахраїв — в першу чергу в грошах, які платять мешканці за комунальні послуги керуючої компанії, яку ж і вибирає фейковий ОСББ; приблизно 15-20 об'єднань, майже всі зареєстровані за однією і тією ж схемою, деякі особи в місті Ірпінь на свій будинок створюють об'єднання, а згодом через добу або через тиждень ці об'єднання якимось дивним чином переносять до Києва: питання в тому, що будинок не може переїхати, не може об'єднання переїхати навіть у сусідній будинок, не кажучи вже в сусіднє місто; ті будинки, які не створили ОСББ або якимось іншим шляхом не вирішили питання обслуговування себе за допомогою створення юридичної особи, будуть примусово переведені на так зване "обслуговування" керуючими компаніями (управителями); убезпечити себе від

таких "управлінців" жителям багатоквартирних будинків рекомендують за допомогою самостійного створення ОСББ.

А на думку експерта Фонду суспільної безпеки [16] це також не вихід, бо подібної практики для багатоповерхівок немає ніде в світі: «Ніде в світі не існує ОСББ в багатоквартирних будинках. Це нонсенс. Цього немає ні в Європі, ні в Америці з однієї простої причини – подібні організації співвласників житла створюються виключно там, де це саме житло куплено на гроші тих, хто там живе». Він також констатує і особливо підкреслює, що ОСББ у Європі та в Америці діє лише там, де житло: а) придбане; б) з самого початку будинок і всі комунікації сконструйовані так, щоб орієнтуватися на максимальну автономність. Він також резюмує: "Не може бути ОСББ, яке створюється з бабусь, дідусів або з якихось спадкоємців, які отримали квартири даром. Так не буває. Вони не можуть це обслуговувати, тому що у них немає грошей". Нажаль, але це дуже схоже на правду.

Слово «нажаль» нами використане тому, що створення ОСББ на теренах України має сенс, бо в ньому закладено багато чого корисного та цікавого. Проте цей процес гальмується. Багато можна вказувати причин, чому не спрацьовує механізм ОСББ, але найголовніша, на нашу думку, проблема зазначеного гальмування полягає в тому, що перенесено механічно закордонний досвід на терени України без зміни законодавчої бази. У цій роботі ми торкнулися питання доцільності ОСББ лише з однієї позиції: чи може ОСББ бути в основі громадських організацій, які будуть спроможні підтримувати бурхливу хвилю так жаданого усіма українцями «містобудівного буму» (про який говорилося на початку статті і який ось-ось настане), що виведе країну з економічної прірви, як це сталося у США, Німеччині, Китаї та деяких інших країнах світу (Канада, Тайвань, Японія тощо). Як бачимо, це неможливо – без суттєвої зміни законодавства. Та навіть при рішучій зміні чинного законодавства (з наближенням його до стандартів ЄС) потрібні будуть додаткові механізми, які повернуть довіру до мережі ОСББ та до мережі більш вищого рівня – Асоціації власників житлових будинків, коли декілька ОСББ групуються, створюючи свій керівний орган. Нажаль, у законодавстві не зазначено, скільки потрібно таких «первинних» ОСББ для створення Асоціації власників житлових будинків АВЖБ (за типом: об'єднуйся, хто як бажає), але реально цей процес йде, хоча й дуже повільно, як на рівні структур міст та цілих поселень, так і на рівні невеликих угруповань на 2-3 будинки, включаючи і багатоквартирні, і малоквартирні [17]. Наприклад, до Асоціації «АВЖБ Золоті Ключі» станом на 07.02.2020 р. (що розташована за адресою: 52005, Дніпропетровська обл., Дніпровський район, селище міського типу Слобожанське, вул. Бульварна, будинок 1/ 1) входить 83 члена-співвласника; до

Асоціації «АВЖБ Перспектива» станом на 22.01.2020 р (що розташована за адресою: 33016, Рівненська обл., місто Рівне, вул. Романа Шухевича, буд. 2, входить 8 членів-власників: ОСББ «Галицького-4», ОСББ «Дім №35», ОСББ «Дім № 5», ОСББ «Шухевича-2», ОСББ по вул. О.Дундича, ОСББ по вул. Шевченка, ОСББ по вул. Соломії Крушельницької, ОСББ «Відродження», ОСББ «Житловик 22»; до Асоціації «АВЖБ Хутір Шевченка» станом на 31.01.2020 р. (що розташована за адресою: 02175, Київська обл., Дарницький р-н, місто Київ, вул. Ілліча, буд. 23) входить 4 члена-власника: ОСББ «Ілліча 21», ОСББ «Ілліча 23», ОСББ «Ілліча 25/17», ОСББ «Новодарницька 14»; до Асоціації «АВЖБ Комунар» станом на 22.01.2020р. (що розташована за адресою: 20700, Черкаська обл., місто Сміла, вул. Трипільська, буд. 4) входить 2 члена-власника: ОСББ «Комунар-1» та ОСББ «Комунар-2».

Окрім АВЖБ міського та селищно-міського типу, приклади яких наведені вище, ще є й сільські Асоціації власників житлових будинків: наприклад, до Асоціації «АВЖБ Надія» станом на 08.02.2020р. (що розташована за адресою: 20813, Черкаська обл., Кам'янський р-н, село Косари, вул. Леніна, буд. 30) входить п'ять членів-власників: ОСББ «Берегиня»: ОСББ «Віра», ОСББ «Господар», ОСББ «Мрія» та ОСББ «Успіх». Є й випадки, коли в одному і тому ж місті (наприклад, у Краматорську) до складу АВЖБ входить тільки 1 власник («хтось» вийшов, але Асоціація не розпалась), у тому ж Краматорську деякі АВЖБ знаходяться у стані призупинення, а деякі «переповнені» членами-власниками. Це вказує на те, що процес формування АВЖБ носить бурхливий стихійний характер. Тобто система в цілому працює, але відчувається суттєве гальмування процесу перш за все, через недосконале законодавство. З наведених прикладів також видно, що існують Асоціації АВЖБ як занадто великі (83 члена-власника у «АВЖБ Золоті Ключі», що розташована у селищі міського типу Слобожанське Дніпропетровської обл.), так і занадто малі (м. Краматорськ - з одним членом-власником).

Вище розглянуто аспекти діяльності ОСББ та АВЖБ з позицій очікуваного «містобудівного буму» в Україні в пошуках таких громадських організацій, які б могли виступити достойними провідниками та генераторами такої «містобудівельно-бумової» хвилі. І встановлено, що така громадська організація повинна бути не дуже маленькою (бо губиться представницька вагомість) та й не дуже великою (бо нівелюється «хазяйський інтерес»). Тобто, потрібне таке компромісне вирішення кількості членів-власників ОСББ у складі кожної Асоціації АВЖБ, такий варіант їхнього територіального ОСББ- та АВЖБ-розподілу, щоб була зацікавлена кожна людина, що входить до складу зазначеної громадської АВЖБ-організації.

На нашу думку, такому компромісному розподілу ідеально відповідає вже історично сформована мережа зупиночно-призупиночних територій міст та поселень різного рівня ієрархії. На перший погляд, це твердження здається суперечливим та необґрунтованим. Але спробуємо розібратись у суті питання. По-перше, як це визначалось нами раніше, така громадська організація повинна бути власником землі. А за сучасним чинним законодавством, включаючи і Земельний Кодекс України [19], і Закон України «Про об'єднання співвласників багатоквартирного будинку» [4] таким власником може стати ОСББ.

Окрім того, як показує світовий досвід, така організація повинна мати «вихід» на міську транспортну мережу (якщо мова йде про місто), а у загальному випадку – на транспортну мережу відповідного рівня ієрархії розглянутого містобудівного утворення.

Кожна зупинка – це своєрідний вузол, де перетинаються пішохідний та транспортний потоки. Тут змінюється статус «суб'єкта-пішохода» на статус «суб'єкта-пасажира», і навпаки. Якщо на мапі будь-якого поселення відмітити зупинку як умовну «точку», то навколо неї можна відмітити умовне «коло» постійних користувачів (з прилеглих територій) цією зупинкою – за принципом загальновідомого «радіуса доступності».

Саме за принципом верховенства пішохідного «радіуса доступності» (різного градієнта: від «шкільного» до «супермаркетного») формується оптимальна містобудівна структура, що відповідає оптимальним світовим та європейським ергономічно-містобудівним показникам гармонізації та адаптації кожної конкретної території під конкретні потреби конкретної людини, що проживає на цій конкретній території. Якщо, наприклад, я проживаю у комфортному будинку, у комфортному «зеленому оточенні», але до найближчого магазину (чи школи, чи спортивного або дитячого майданчика) треба їхати та їхати (та ще й до того не маючи власного транспорту, а до найближчої зупинки біля кілометра) то напевно такі умови є дискомфортними.

Гармонізована «історична» мережа зупинок, як показали дослідження саме формується як «компромісний варіант» між верховенством «радіуса доступності» (зокрема, часом, затраченим на те, щоб дістатись потрібної зупинки) та людино-навантаженням на цю зупинку. Як показують соціолого-економічні дослідження, соціологічні опитування та власний досвід оптимальний «комфортний» час, щоб дістатися конкретної потрібної зупинки, не повинен перевищувати 3-5 хвилин для гарантовано-постійних користувачів та 10-20 (і більше) хвилин – для вимушено-постійних (бо до інших зупинок витрачається більше часу). Якщо взяти до уваги, що середня швидкість пішохода становить біля 6 км на годину, то з урахуванням криволінійності шляху (бо пішохід рухається не навпростець) радіус для гарантовано-постійних

користувачів становить біля 50-100 м для постійних користувачів, а також 200-400 м і більше – для вимушено-постійних. Звісно, ці цифри умовні, але вони вказують на наявність декількох зон (у даному випадку – з радіусом доступності: 50, 100, 200, 400 м і «більше»).

Оскільки поняття «і більше» точно не визначено, то назвемо цю зону умовно «червоною зоною», бо вона містить у собі так звані «червоні лінії» (граничні лінії) зони тяжіння постійних користувачів цією конкретною зупинкою. За «червоною зоною» йде «сліпа» чи «інфра-зона» розглянутої зупинки. Сам простір зупинки складається з трьох умовних зон: ядро, зупиночний простір та призупиночний простір, які у сукупності складають ЯЗП-простір зупинки (або: Я-ЗуПр = **Я**дро – **ЗУ**пиночний – та **ПР**изупиночний простір). При цьому **ПР**изупиночний простір встановлює «умовне коло» приблизно 50 м (якщо рахувати від «центральної точки» на мапі, де зупинка умовно позначена як «точка», тобто умовна границя **ПР**изупиночного простору приблизно дорівнює 50 м, а сама зона **ПР**изупиночного простору встановлює приблизні границі від 20 до 50 м).

Якщо умовне «коло Ядра» зупинки прийняти від 0 до 10 м, то границі **ЗУ**пиночного простору встановлюють кільце від 10 до 20 метрів. У загальному випадку: якщо умовне «коло Ядра» зупинки прийняти від 0 до N м (N менше 20 м), то границі **ЗУ**пиночного простору встановлюють кільце від N до 20 метрів. У довжино-метровому вимірі маємо такі зони зупиночно-призупиночного територіального простору (ЗПТ-простору): 1) перша зона ЗПТ-простору: 0 – 10 м (у загальному випадку: 0 – N м); 2) друга зона ЗПТ-простору: 10 – 20 м (у загальному випадку: N – 20 м); 3) третя зона ЗПТ-простору: 20 – 50 м; 4) четверта зона ЗПТ-простору: 50 – 100 м; 5) п'ята зона ЗПТ-простору: 100 – 200 м; 6) шоста зона ЗПТ-простору: 200 – 400 м; 7) сьома зона ЗПТ-простору: «Червона зона» (приблизно 400 – 800 м, для промзони: 400 – 1000 м); 8) «Інфра-зона» («Сліпа зона», зона навколишньої інфраструктури, 800 і більше метрів; для промзони 1000 і більше метрів).

Ці зони умовно названі авторами статті таким чином: Ядро, Зупиночна, Призупиночна, Білязупиночна, Навколозупиночна, Буферна зона, Червона зона, що містить так звані «червоні лінії» зони тяжіння користувачів, та Інфра-зона (або «Сліпа зона», зона навколишньої інфраструктури). У скороченому варіанті (якщо взяти тільки головні букви), маємо такий шифр-код чи кодову структуру: «У-ЯЗП-БН-БЧІ». При цьому шифр-код «ЯЗП-БН-БЧ» (або «ЯЗП-БН-БЧ»-структура чи без «лапок», ЯЗП-БН-БЧ-структура) встановлює кодову структуру зупиночно-призупиночно-територіального простору (ЗПТ-простору), який оточений «Сліпою зоною» або «Інфра-зоною» чи зоною навколишньої інфраструктури, що не належить до зони тяжіння постійних користувачів

зазначеної Зупинки. Але у загальному випадку «Сліпа зона» є потенційно можливим (при деяких форс-мажорних обставинах, наприклад, ремонт дороги, прорив каналізації, аварія на дорозі тощо) постачальником користувачів, яких умовно назвемо як «потенційно можливими» та «вірогідними» користувачами Зупинки. «Потенційно можливі» користувачі умовно віднесені до межі з «Червоною зоною» (приблизно охоплюють «кільце» завширшки 200 м – від межі у глибину «Сліпої зони» чи «Інфра-зони»), а «вірогідні» користувачі знаходяться у зоні, що приблизно охоплює «кільце» у (500-1000) м – від «червоної» межі зони тяжіння – у глибину оточуючої «Інфра-зони».



Рис.1. Схема діяльності Револьверного Фонду в межах реалізації енергоефективних проектів

Отже, маємо такі 8 зон, що оточують Зупинку (пронумеруємо їх): 1) перша зона: Ядро («Я-зона», зона Ядра зупинки); 2) друга зона: Зупиночний простір («З-зона» або «Зу-зона» зона ЗУпиночного простору); 3) третя зона: Призупиночний простір («П-зона» або «Пр-зона», зона ПРИзупиночного простору); 4) четверта зона: Білязупиночний простір («Б-зона» або «Бі-зона», зона БІлязупиночного простору); 5) п'ята зона: Навколозупиночний простір («Н-зона», зона НАвколозупиночного простору); 6) шоста зона: Буферний простір («Буферна зона» або «Бу-зона»); 7) сьома зона: «Червона зона» («Ч-зона» або зона, що містить «червоні лінії» зони тяжіння постійних користувачів); 8) восьма зона: «Інфра-зона» («Сліпа зона», зона навколишньої інфраструктури). При порівнянні зазначених умовних назв цих зон з їхніми довжино-метровими вимірами, буде така відповідність: 1) перша зона ЗПТ-простору: 0 – 10 м («Я-зона», зона Ядра зупинки); 2) друга зона ЗПТ-простору: 10 – 20 м («З-зона» або «Зу-зона», зона ЗУпиночного простору); 3) третя зона ЗПТ-простору: 20 – 50 м («П-зона» або «Пр-зона», або зона ПРИзупиночного

простору); 4) четверта зона ЗПТ-простору: 50 – 100 м («Б-зона» або «Бі-зона», зона Білязупиночного простору); 5) п'ята зона ЗПТ-простору: 100 – 200 м («Н-зона», зона Навколозупиночного простору); 6) шоста зона ЗПТ-простору: 200 – 400 м («Буферна зона» або «Б-зона» чи «Бу-зона»); 7) сьома зона ЗПТ-простору: «Червона зона»: приблизно 400 – 800 м, у промзонах: 400 – 1000 м («Ч-зона» або зона, що містить «червоні лінії» зони тяжіння найбільш ймовірних користувачів); 8) восьма зона ЗПТ-простору: «Інфра-зона» (чи «І-зона» або «Сліпа зона» навколишньої інфраструктури, 800 і більше метрів; у промзонах 1000 і більше метрів).

З урахування оточуючої «Інфра-зони», де концентруються «потенційно можливі» та «вірогідні» користувачі Зупинки, зазначена семи-рівнева ЯЗП-БН-БЧ-структура перетворюється на восьми-рівневу ЯЗП-БН-БЧІ-структуру. В свою чергу, восьми-рівнева ЯЗП-БН-БЧІ-структура, на думку авторів статті, у найближчому майбутньому повинна перетворитись на дев'яти-рівневу У-ЯЗП-БН-БЧІ-структуру, де до складу зазначеної існуючої восьми-рівневої ЯЗП-БН-БЧІ-структури додається ще одна зона, умовно названа авторами як «У-зона» чи «Ультра-зона».

Саме з розвитком цієї «Ультра-зони» автори пов'язують процес «будівельного буму» в Україні, зокрема, на міських територіях ущільненої забудови. І ось чому: «У-зона» (чи «Ультра-зона») – це зона, яка заглиблена під «Ядро» Зупинки, тобто розвиток зупиночно-призупиночного територіального простору з «горизонтального» змінюється на «вертикальний». Саме у цій зоні треба розміщувати і гаражі містян (зокрема, постійних користувачів зупинки), і поза-вуличний міський транспорт (швидкісний трамвай чи метро, зокрема, їхні підземні зупинки), і навіть частину офісних, торговельних та роботизовано-промислових міських структур. Це дає змогу вивільнити від «умовно-зайвих» та «екологічно-забруднюючих» елементів «історично» сформовану наземну частину кожного зупиночно-призупиночного простору, максимально його наблизивши, розкривши та пристосувавши для пішохідних потоків.

Ось чому територіальна громада повинна мати вихід на транспортну мережу інфраструктури міста, а також «свою» Зупинку, де перетинаються горизонтальний та вертикальний градієнти розвитку розвитку містобудівних зупиночно-територіальних структур, а також їхніх супідрядних підструктур. По суті, сама по собі Зупинка (як мала архітектурна форма) – це деякий знаковий елемент, який є загальнодоступним і загальновідомим. Легкодоступність до Зупинки забезпечується самою суттю «безперервності» транспортної інфраструктури міста, а її знаковість визначається наявністю та необхідністю існування в цій мережі «точкових зон», де статус суб'єкта-пішохода змінюється на статус суб'єкта-пасажира, і навпаки. Місця зміни «статусу» завжди

запам'ятовуються (і навіть відмічаються на мапах) – ось чому ці місця повинні мати виразний вид. Діставшись тієї чи іншої Зупинки, я точно повинен знати, що тут знаходиться і «хазяїн» території – громадське об'єднання на основі АВЖБ – і мені не потрібно блукати житловою забудовою, щоб вирішити те чи інше питання, зокрема, територіального рівня. Це повинен знати і кожен співвласник цієї території, і кожний громадянин міста чи поселення різного рівня ієрархії. Ось чому офіси всіх таких громадських територіальних об'єднань повинні бути саме тут, у зоні структури перетину вертикальних та горизонтальних транспортних мереж та інфраструктур.

Запам'ятати 9-рівневий шифр-код У-ЯЗП-БН-БЧІ-структури, яким би він не здавався складним, доже просто – на основі звукового слогану: «у, я зупр бінбучін» (У-ЯЗуПр-БіН-БуЧІн), яким автори цієї роботи часто і користувалися, розглядаючи при структуровому та «комп'ютерно-евристичному» аналізі дуже складні містобудівні схеми та заплутані ЗПТ-ситуації.

Якщо «Інфра-зона» є невидимою «Сліпою» зоною (з точки зору зони тяжіння ЗПТ-користувачів), то «Ультра-зона» є невидимою у буквальному розумінні, бо вона заглиблена униз, під «Ядро» зупинки. Умовні назви «Ультра-зона» та «Інфра-зона» (зупиночно-призупиночного простору, що розглядається) у колірно-аналоговому співвідношенні відповідає невидимому ультрафіолетовому та невидимому інфрачервоному спектрам – тобто «всередині» дев'яти-рівневої У-ЯЗП-БН-БЧІ-структури, яка оточена двома «невидимими» «Ультра» та «Інфра»-підструктурами, виокремлюється 7 «видимих» ЗПТ-зон, які відповідають 7 видимим кольорам спектральної гами (усім відома «радуга»).

Іншими словами, починаючи від «Червоної зони» (що містить у собі «червоні лінії» зони тяжіння ЗПТ-користувачів Зупинки), маємо такі 7 «кольорових» зон у внутрішній структурі ЗПТ-простору: Червона зона, Помаранчева зона, Жовта зона, Зелена зона, Блакитна зона, Синя зона та Фіолетова зона. Користування «кольоровою» назвою зон особливо доречно у випадку так званого «зонінгового» аналізу та «синтезу» містобудівного зупиночно-призупиночного простору, коли найбільш наглядно та демонстраційно-дотепно (що немаловажне, наприклад, при PR-аналізі та PR-оцінці, PR-обговорюванні тощо) проявляється кожна із зон – у загальній містобудівній структурі міста чи поселення різного рівня ієрархії. При цьому, якщо рахувати від границі «нуля» (у довжино-метровому вимірі, яке представлено вище), маємо таку відповідність: а) зоні «Ядра» зупиночно-призупиночного простору (0 – 10 м; у загальному випадку: 0 – N м) відповідає «Фіолетова зона»; б) зоні «Зупиночного простору» ЗПТ-структури (10 – 20 м; у

загальному випадку: N – 20 м) відповідає «Синя зона»; в) зоні «Призупиночного простору» ЗПТ-структури (20 – 50 м) відповідає «Блакитна зона»; г) зоні «Білязупиночного простору» ЗПТ-структури (50 – 100 м) відповідає «Зелена зона»; д) зоні «Навколозупиночного простору» ЗПТ-структури (100 – 200 м) відповідає «Жовта зона»; є) і, нарешті, зоні, що містить «червоні лінії» (які обмежують «коло» зони тяжіння користувачів Зупинки розглянутого ЗПТ-простору) відповідає «Червона зона», що було прийнято з самого початку дослідження – з точки зору відповідності та підкреслення самої назви «червоні лінії» зазначеного ЗПТ-простору.

Та повернемося до розгляду територіальних АВЖБ-громад, про які говорилося вище. Виникає питання: а як територіальна громада, що є повноцінним власником зупиночно-територіального простору, буде вирішувати «грошові питання», контролюючи розвиток ультра-структури своєї території (в межах того ж «містобудівного буму», про який зазначалося на початку статті).

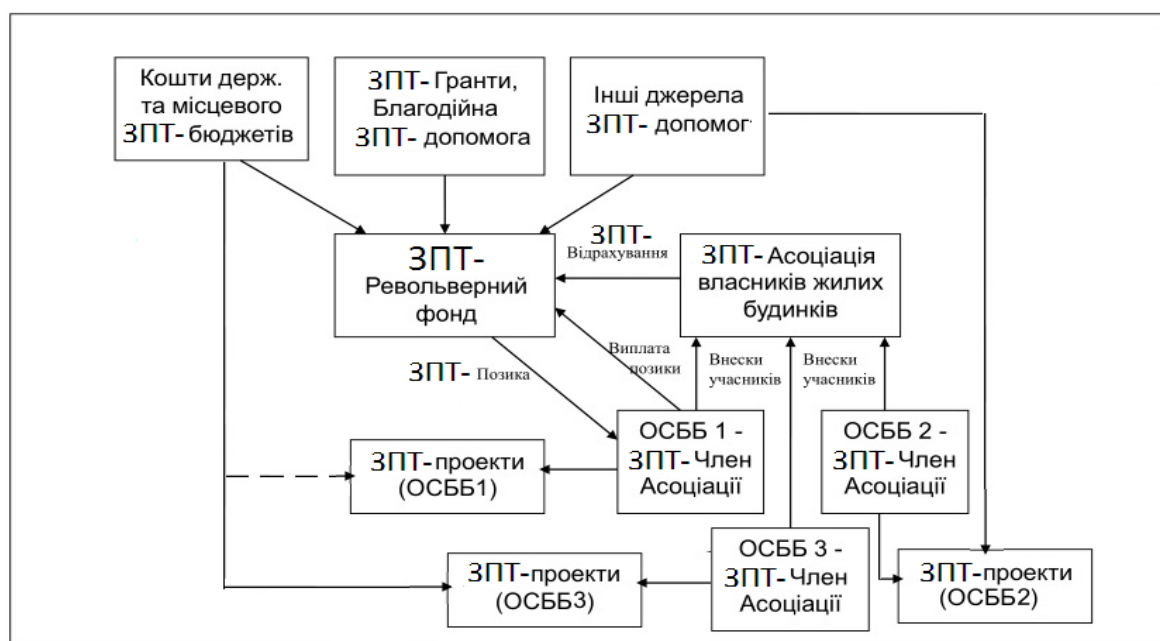


Рис.2. Схема діяльності Револьверного Фонду зупиночно-призупиночно-територіального градієнта

Можна висувати багато пропозицій (і всі вони потребують окремого обговорення – як на рівні територіальної громади, так і на рівні науковців, Верховної Ради та Кабінету Міністрів), але можна скористатись і вже напрацьованим «українським досвідом» розподілу та контролювання грошових потоків (на рівні АВЖБ) з використанням так званих «Револьверних фондів» в рамках реалізації програми енергоефективних проектів у структурі реформи міського теплозабезпечення. Зокрема, цей досвід втілення енергоефективних проектів в рамках реформи Дніпровських

(Дніпропетровських) тепломереж описаний у роботі [18], де зазначено, що подібні фонди створюються і в інших містах (зокрема, у Львові та Херсоні). Загальна структура зазначеного «Револьверного фонду» показана на рис. 1. Якщо ж робити прив'язку до розглянутого нами ЗПТ-простору, то однозначно будемо мати структуру, що представлена на рис. 2, де чітко простежується десять комбінованих та чотири головні «прості варіанти» реалізації ЗПТ-проектів (як з використанням послуг та коштів «Револьверного фонду» (далі-КРФ), так і без них – за допомогою тільки власних коштів (далі-ВК); за допомогою тільки коштів держави (КД), а також за допомогою тільки коштів з інших джерел (ДІ). До комбінованих варіантів відносяться 10 градієнтів: 1) КРФ+ВК; 2) КРФ+КД; 3) КРФ+ДІ; 4) ВК+КД; 5) ВК+ДІ; 6) КД+ДІ; 7) КРФ+ВК+КД; 8) КРФ+КД+ДІ; 9) КРФ+ВК+ДІ; 10) КРФ+ВК+КД+ДІ.

Як бачимо, із 14 можливих варіантів (4+10), кошти КРФ використовуються у 8 варіантах. Можливі й інші (і більш розвинені та «багатоходові» схеми), але суть не в цьому. Просто важлив знати, чи можливе використання АВЖБ-громад як таких, що контролюють грошові потоки, чи ні (вся складність питання у тому, що АВЖБ, як і ОСББ, не є прибутковими організаціями). Напрацьований досвід (міст Дніпра, Львова, Херсону та ін.), що враховує і світовий досвід, однозначно відповідає на поставлене питання: «так, можливе». Але для повноцінного та несуперечливого функціонування потрібна адаптація законодавства до вимог Європейських стандартів.

А це однозначно означає, що втілення «містобудівного буму» на теренах України можливе найближчим часом. І по всій території, – але для повноцінного та несуперечливого його втілення потрібна адаптація відповідного законодавчого градієнту до стандартів країн ЄС. І перш за все, адаптація містобудівного градієнту – з одночасною реорганізацією всієї архітектурної діяльності країни, бо тільки суттєва реорганізація архітектурної діяльності відкриває найширший та найвірніший шлях до якнайшвидшого втілення «містобудівного буму», що виведе Україну на шлях сталого розвитку.

В останні роки цьому питанню відводиться багато уваги в наукових журналах. Вражає «багатоваріантність» цього підходу (хоча, у принципі, чого вражатись: до одного й того ж міста можна дістатись багатьма шляхами – як прямими, так і околицями, як наземними, так і повітряними). Але «багатоваріантність» ще не означає «простоту» такого шляху. А він є. І добре відомий.

Зокрема, в роботах [1-3 та ін.] розглянуто аспекти реорганізації системи Архітектурної діяльності в Україні та пропонується не тільки найпростіший, але й самий найдешевший алгоритм реалізації цієї реорганізації. В цих же наукових працях наводиться і обґрунтування рекомендованої доцільної

структури «спрощеної» технологічної схеми узгодження проектів, що стосуються архітектурної діяльності в цілому і яка є прозорою і зрозумілою у багатьох країнах світу (Англія, Франція, Німеччина, Бельгія, Нідерланди, Польща, США, Китай тощо).

А оскільки діяльність зупиночно-призупиночного градієнта також відноситься до ієрархічно-підпорядкованого підвиду архітектурної діяльності, то узагальнена структура градієнта ЗПТ, розглянутого у цій статті, однозначно має підпорядкований ієрархічний вид, представлений на рис.3. При цьому, в цілому, приставка «ЗПТ» означає, що розглядаються ті об'єкти та суб'єкти (а також явища, фактори і параметри), що безпосередньо стосуються процесу формування та сталого розвитку ієрархічно-супідрядної мережі зупиночно-призупинчних територій міст та поселень різного рівня ієрархії, зокрема, їхньої архітектурно-планувальної організації.

Наприклад, представлений термін «ЗПТ-пам'ятка» означає, що розглянута пам'ятка (як в існуючому стані, так і та, що підлягає процесу повної чи часткової реконструкції, чи хоча б часткового перепланування, перепрофілювання тощо) віднесена до розглянутої зупиночно-призупиночної території.

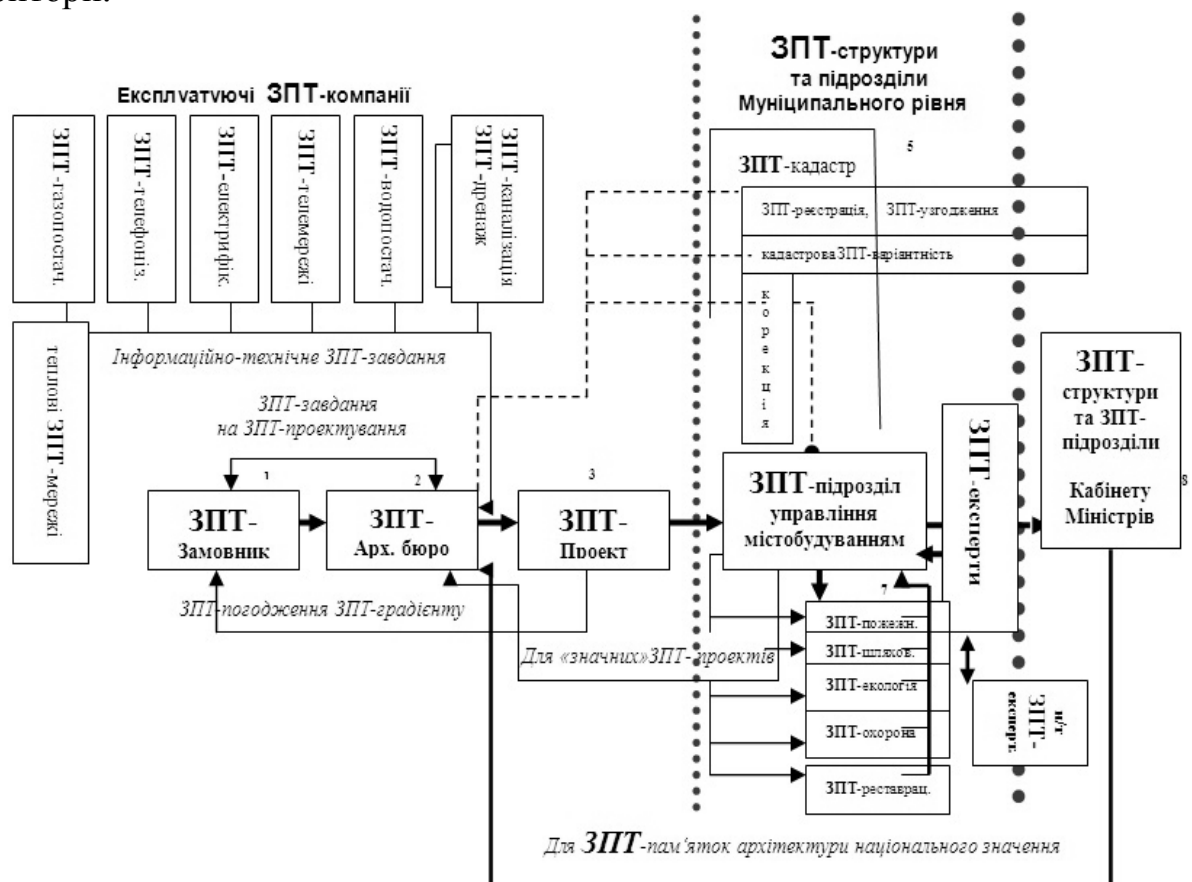


Рис.3. Структура технологічної схеми узгодження проектів (за Товбичем В.В.) для зупиночно-призупиночного градієнта

Це ж стосується й інших термінів: експлуатуюча ЗПТ-компанія (водопостачання, каналізація, газопостачання, електрика, силовий кабель, телефонна мережа, теплові мережі тощо), ЗПТ-замовник (як юридична, так і фізична особа), ЗПТ-архітектурне бюро (різних рівнів ієрархії та підпорядкування), ЗПТ-проект (у цілому, чи його окремі стадії або спеціалізовані частини), ЗПТ-підрозділ управління містобудуванням, ЗПТ-структура та підрозділи муніципального рівня, ЗПТ-кадастр (включаючи кадастровий моніторинг та варіаційний підбір ділянки), ЗПТ-експертиза (як обов'язкова, так і добровільна чи «незалежна»), ЗПТ-структура та підрозділи Кабінету Міністрів України тощо, коли зміст існуючих термінів органічно та цілеспрямовано розповсюджується на розглянутий у цій статті зупиночно-призупиночний територіальний градієнт, підкреслюючи тим самим його специфічність та значущість у загальному містобудівному розвитку.

Висновки. Увесь зупиночно-територіальний простір умовно поділяється на дев'ять зон: Ядро, Зупиночна зона, Призупиночна, Білязупиночна зона, Навколозупиночна, Буферна зона, Червона зона, Інфра-зона та Ультра-зона. Червона зона містить так звані «червоні лінії» зони тяжіння постійних користувачів Зупинки. А з розвитком «Ультра-зони» автори пов'язують процес «будівельного буму» в Україні, зокрема, на міських територіях ущільненої забудови. Втілення «містобудівного буму» на теренах України (зокрема, в Ультра-зоні) ймовірно можливе у найближчий час по всій території. Але для повноцінного та несуперечливого «функціонування» такого «містобудівного буму» потрібна адаптація законодавства до вимог стандартів країн ЄС. І перш за все, потрібна адаптація містобудівного градієнта – з одночасною реорганізацією всієї архітектурної діяльності країни. Тільки суттєва реорганізація архітектурної діяльності відкриває найширший та найвірніший шлях до якнайшвидшого втілення «містобудівного буму», який виведе Україну на шлях стабільного розвитку.

Список використаних джерел

1. Товбич В.В.. Методологічні основи формування і розвитку архітектурної діяльності: Дис... д-ра архітектури: 18.00.01 / Товбич Валерій Васильович; – Київ, 2014. – 429 с.
2. Товбич В.В. Архітектурний менеджмент. Системний підхід // “Стародубовские чтения — 2004”. — Днепропетровск, 2004. — вып. 27. — ч. 3. — С. 26-32.
3. Товбич В.В. Деякі аспекти архітектурної діяльності // Сучасні проблеми архітектури і містобудування. — К., 2001. — № 9. — С. 105-109.

4. Закон України «Про об'єднання співвласників багатоквартирного будинку» // № 2866-14 від 29.11.2001 року, із змінами 2005—2017 років.

5. Білоконь Ю.М. Методологічні аспекти регіонального планування на принципах еволюціонізму/ Досвід та перспективи розвитку міст України. Вип.4. – Київ: Діпромісто, 2003. – С.27-45.

6. Габрель М.М. Просторова організація містобудівних систем. – Київ: «А.С.С.», 2004. – 400с.

7. Демин Н.М. Управление развитием градостроительных систем.– Київ: Будівельник, 1991. – 185с.

8. Ксеневич М.Я. Містобудівні основи сталого розвитку міста Києва. – Голов. Управління містобудування та архітектури м. Києва. Київ: ДН ДПІ, УАА, ін- т Урбаністики у м. Києві, 2002. – 170с.

9. Сысойлов Н.В. Городская среда как компонент искусственной экологической системы населения/ Комплексний розвиток житлового середовища. Спецвипуск. – Київ: КІЇВЗНДІЕП, 2006. – С.91-97.

10. Тімохін В.О. Проблеми і шляхи гармонізації міського розвитку/ Строительство, материаловедение, машиностроение. Сб. научн. тр. Вып. 32, ч.2 «Архитектура». – Днепропетровск.: ПГАСА, 2004. – С.37-42.

11. Тімохін В.О. Архитектура міського розвитку. 7 книг з теорії містобудування. – Київ-Умань: Уманське ВПП, 2008. – 628с.

12. Товбич В.В., Сисойлов М.В. Архитектура: Мистецтво та Наука (Том 1: Становлення та розвиток процесів і явищ Архитектури). – Дніпропетровськ.: Свідлер, 2007. – 1020с.

13. Товбич В.В., Чжан Синь Му. Особливості використання динамічного демоекономічного підходу в умовах екстремальних показників Китаю. – Сучасні проблеми архітектури і містобудування, № 44, Київ, КНУБА, 2016 р. – С. 230 - 236.

14. Інтернет-ресурс (дата відкриття 08.02.20202)

<http://www.mistoinform.com.ua/blog/134-chem-opasny-osmd-osbb> .

15. Інтернет-ресурс (дата відкриття 08.02.20202)

http://kievvlast.com.ua/news/edinstvennaja_cel_reformi_zhkh__lishit_ukraincev_zhilja38160 .

16. Інтернет-ресурс (дата відкриття 08.02.20202)

http://24tv.ua/ru/moshenniki_dobralis_do_osmd_v_chem_opasnost_dlja_zhitelej_mnogokvartirnogo_doma_n964883 .

17. Інтернет-ресурс (дата відкриття 08.02.2020)

<http://investhelp.com.ua/content/malokvartirni-budinki-ne-povinni-vidmovlyatisya-vid-stvorennja-osbb> .

18. Олефірова О. Фінансування енергоефективних проектів за рахунок коштів Револьверного фонду, створеного на базі асоціації власників жилих будинків. – ІМР, Дніпропетровськ, 2012. – 22с.

19. ЗЕМЕЛЬНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ. – Відомості Верховної Ради України. – К.: ВВР, 2002, № 3-4. – ст.27.

References

1. Tovbich V.V. Methodological bases of formation and development of architectural activity: Dis ... Doctor of Architecture: 18.00.01/ Valery Tovbich; - K., 2014. – 429 p. (in Ukrainian)
2. Tovbich V.V. Architectural management. System approach // "Starodubovskie readings - 2004". - Dnepropetrovsk, 2004. – issue. 27. — Part 3. – P. 26-32. (in Ukrainian)
3. Tovbich V.V. Some aspects of architectural activity // Modern problems of architecture and urban planning. – K., 2001. – № 9. – P. 105-109. (in Ukrainian)
4. Law of Ukraine "On the Association of Co-Owners of an Apartment Building" // No. 2866-14 of 29.11.2001, as amended in 2005-2017. (in Ukrainian)
5. Bilokon Y.M. Methodological Aspects of Regional Planning on the Principles of Evolutionism / Experience and Prospects for Urban Development in Ukraine. Issue 4. – K.: Dipromisto, 2003. – P.27-45. (in Ukrainian)
6. M. Gabrel. Spatial organization of town-planning systems. – K.: "ASS", 2004. – 400s. (in Ukrainian)
7. Demin N.M. Development Management of Urban Planning Systems. – K.: Budivelnik, 1991. – 185 s. (in Russian)
8. Ksenievich M.Y. Town-planning bases for sustainable development of Kyiv. - Heads. Department of City Planning and Architecture of Kyiv. K.: DN DPI, UAA, Institute of Urban Studies in Kyiv, 2002. – 170 p. (in Ukrainian)
9. Sysoilov N.V. Urban environment as a component of the artificial ecological system of the population / Complex development of the living environment. Special issue. - K.: KYIVZNDIEP, 2006. - P.91-97. (in Russian)
10. Timokhin V.O. Problems and ways of harmonization of urban development / Construction, material science, mechanical engineering. Collection of scientific papers Issue 32, part 2 "Architecture". - Dnepropetrovsk.: PSASA, 2004. – P. 37-42. (in Ukrainian)
11. Timokhin V.O. Urban development architecture. 7 books on urban theory. - Kiev-Uman: Uman runway, 2008. – 628p. (in Ukrainian)
12. V.V. Tovbich, M.V. Sisojlov Architecture: Art and Science (Volume 1: The Formation and Development of the Processes and Phenomena of Architecture). - Dnepropetrovsk: Svidler, 2007. – 1020s. (in Ukrainian)

13. Tovbich V.V., Zhang Sin Mu. Features of the use of dynamic demoeconomic approach in the conditions of extreme indicators of China. – odern problems of architecture and urban planning, №44, Kyiv, KNUBA, 2016. – P.230-236.
14. Internet resource (opened on 2/8/2020) (in Ukrainian)
<http://www.mistoinform.com.ua/blog/134-chem-opasny-osmd-osbb>.
15. Internet resource (opened on 2/8/2020)
http://kievvlast.com.ua/news/edinstvennaja_cel_reformi_zhkh__lishit_ukraincev_zhilja38160 .
16. Internet resource (opened on 2/8/2020)
http://24tv.ua/ru/moshenniki_dobralis_do_osmd_v_chem_opasnost_dlja_zhitelej_mnogokvartirnogo_doma_n964883.
17. Internet resource (opened on 2/8/2020)
<http://investhelp.com.ua/content/malokvartirni-budinki-ne-povinni-vidmovlyatisya-vid-stvorennja-osbb> .
18. Olefirova O. Financing of energy efficient projects at the expense of the Revolving Fund created on the basis of the association of homeowners. – IMR, Dnepropetrovsk, 2012. – 22p. (in Ukrainian)
19. LAND CODE OF UKRAINE. - Information of the Verkhovna Rada of Ukraine. - K.: VVR, 2002, № 3-4. – Article 27. (in Ukrainian)

Аннотация

Товбич Валерий Васильевич, доктор архитектуры, профессор, заведующий кафедры Информационных технологий в архитектуре, Киевский национальный университет строительства и архитектуры.

Куличенко Наталия Викторовна, старший преподаватель кафедры Основ архитектуры, Приднепровская государственная академия строительства и архитектуры.

Чжан Синь Му, аспирантка кафедры Информационных технологий в архитектуре, Киевский национальный университет строительства и архитектуры.

Сисойлов Николай Валентинович, кандидат технических наук, доцент, Приднепровская государственная академия строительства и архитектуры.

Перспективы развития остановочных-территориальных структур и соподчиненных подструктур городов и поселений разного уровня иерархии.

Рассматриваются методические вопросы, касающиеся проблем и принципов формирования сквозной концепции перспектив развития остановочных-территориальных структур и соподчиненных подструктур городов и поселений разного уровня иерархии. ЗТС-структуры

рассматриваются как самостоятельные остановочно-приостановочно-территориальные структурные единицы современной среды жизнедеятельности населения. При этом за основу формирования сквозной классификации остановочно-приостановочных территорий берется обобщенное понятие пешеходного радиуса доступности, который рассматривается с позиций периодического притока постоянных пользователей Остановки - и разделяет все остановочно-территориальное пространство на девять зон: Ядро, Остановочная зона, Приостановочная, Возлеостановочная, Вокругостановочная, Буферная зона, Красная зона, содержит так называемые «красные линии» зоны притяжения пользователей, Инфра-зона [или «слепая зона», зона окружающей инфраструктуры] и Ультра-зона, где пересекаются горизонтальный и вертикальный градиенты развития остановочных-территориальных структур и соподчиненных подструктур городов и поселений разного уровня иерархии. Именно с развитием этой «Ультра-зоны» авторы связывают процесс «строительного бума» в Украине, в частности, сжатых городских территориях.

Ключевые слова: остановка; архитектурное планирование; структура; остановочная-приостановочная территория; остановочно-территориальная структура; остановочная-приостановочная сеть; остановочно-приостановочное пространство; демоекосистема; радиус доступности; субъекты и объекты структурных архитектурно-планировочных единиц; градостроительный

Annotation

Tovbych Valerii, Kyiv National University of Civil Engineering and Architecture.

Kulichenko Nataliya, Pridniprovsk State Academy of Civil Engineering and Architecture.

Zhang Xin Mu, Kyiv National University of Civil Engineering and Architecture.

Sysoylov Nikolay, Pridniprovsk State Academy of Civil Engineering and Architecture.

Prospects for development of stop-territorial structures and subcontracting sub-structures of cities and settlements at different levels of the hierarchy.

The general methodical questions concerning problems and principles of the cross-cutting concept formation of development perspectives of stop-territorial structures and subcontracting sub-structures of cities and settlements of different hierarchy level are considered. These structures are considered as independent stop-and-near-stop-territorial structural units of the modern living environment of the population. In this case, the generalized concept of pedestrian radius of accessibility

is taken as a basis for the formation of cross-classification of stop-and-near-stop-territories. It is considered from the point of view of the periodic influx of regular Stop users. In doing so, it divides the whole stop-territorial space into nine zones. These areas include: Core, Stopping Area, By-stopping, Near-stopping, Around-stopping, Buffer Zone, Red Zone, Infra Zone and Ultra Zone. The red zone contains the so-called "red lines" of the area of gravity of the regular Stop users. The infra zone is the Blind Zone, an area of surrounding urban and transport infrastructure.

The ultra zone is the zone where the horizontal and vertical gradients of development of stop-territorial structures and subcontracting sub-structures of cities and settlements of different levels of hierarchy. It is with the development of this "Ultra Zone" that the authors link the process of the "construction boom" in Ukraine, in particular in crowded urban areas. And that's why: "In-Zone" [or "Ultra-Zone"] is an area that is buried beneath the "Core" of the Stop. In other words, in the Ultra Zone, the development of the stop-and- near-stop-space changes from "horizontal" to "vertical". It is in this area that the garages of locals (including permanent stop users) and out-of-street public transport (high-speed tram or subway, in particular, their underground stops), as well as part of office, commercial and robotic industrial structures should be located. This makes it possible to release the "historically" formed terrestrial part of each stop-and-near-stop space from the "conventionally-unnecessary" and "environmentally-polluting" elements. The implementation of the "urban boom" on the territory of Ukraine (in particular, in the Ultra zone) is likely to be possible in the near future and everywhere, throughout the territory. But the full-fledged and consistent "functioning" of such an urban boom requires immediate adaptation of the relevant legislative gradient to EU standards.

First and foremost, it is necessary to adapt the urban gradient – with the simultaneous reorganization of all the architectural activities of the country. Only a major reorganization of architectural activity opens the broadest and truest path to the swiftest possible implementation of the "urban boom" that will lead Ukraine out of the economic abyss and break away from universal poverty.

Keywords: stop; architectural planning; structure; stop-and-near-stop territory; stop-territorial structure; stop-and-near-stop network; stop-and-near-stop space; demo-ecosystem; accessibility radius; subjects and objects of architectural units; town-planning boom.