

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет урбаністики та просторового планування  
Кафедра міського будівництва

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА  
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ  
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА**

на тему:

**«МІСЬКЕ ПЛАНУВАННЯ ТА ДИЗАЙН ДЛЯ СПРАВЕДЛИВОГО МІСТА:  
АНАЛІЗ СУЧАСНИХ ПРАКТИК В УКРАЇНІ ТА ЗАКОРДОНОМ»**

Хрипливець Ксенія Олександрівна

Київ 2025 р.

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет урбаністики та просторового планування  
Кафедра міського будівництва

**ЗАТВЕРДЖУЮ**  
Завідувач кафедри  
Приймаченко О.В.  
“ \_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2025 року

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА  
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ НА  
ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА**

на тему:

**«МІСЬКЕ ПЛАНУВАННЯ ТА ДИЗАЙН ДЛЯ СПРАВЕДЛИВОГО МІСТА:  
АНАЛІЗ СУЧАСНИХ ПРАКТИК В УКРАЇНІ ТА ЗАКОРДОНОМ»**

Виконала студентка групи УППм-23

Хрипливець Ксенія Олександрівна

Спеціальність: 192 Будівництво та цивільна інженерія  
ОНП: Урбаністика та просторове планування

Керівник Тригуб Руслана Миколаївна  
*Доцент, кандидат технічних наук*

Київ 2025 р.

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет: Урбаністики та просторового планування

Кафедра: Міського будівництва

Освітній рівень: Магістр за ОПП/ОНП

Галузь знань: 19 «Архітектура та будівництво»

Спеціальність: 192 «Будівництво та цивільна інженерія»

Освітня програма: «Урбаністика та просторове планування»

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Декан факультету

Мамедов Алірза Махмуд огли

“ \_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2025 року

**ЗАВДАННЯ  
ДО ВИКОНАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ  
РОБОТИ НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ  
МАГІСТРА**

**Хрипливець Ксенії Олександрівні**

1. Тема роботи: «Міське планування та дизайн для справедливого міста: аналіз сучасних практик в Україні та закордоном»

затверджена наказом ректора КНУБА № 538/25/25 від 28.04.2025

2. Керівник роботи: к.т.н., доцент Тригуб Р.М.

3. Строк подання студентом роботи до захисту \_\_\_\_\_

4. Зміст пояснювальної записки за розділами:

Р. 1. Теоретичні основи просторової справедливості у міському плануванні та дизайні

Р. 2. Досвід реалізації принципів справедливого міста у світі

Р. 3. Аналіз міського планування та дизайну в Україні крізь призму просторової справедливості

Р. 4. Перспективи впровадження принципів справедливого міста в Україні

## 5. Графічний матеріал за розділами

Р. 1. Три взаємопов'язані виміри сталого розвитку; Піраміда просторової справедливості, де три виміри просторової справедливості є взаємозалежними, але і взаємно підсилюють один одного; Основні принципи справедливого міста за Файнстайн;

Р. 2. Зв'язок між Новою Лейпцизькою хартією та Цілями сталого розвитку; Напрями впливу Європейської перспективи просторового розвитку; Порядок денний розвитку міст для ЄС; Ілюстрація TOP від Інституту транспорту та політики розвитку; Модель суперблоків; Публічна зона відпочинку та бігова доріжка в суперблоці; Мережа нових зелених осей та скверів; Витяги з Плану міської мобільності Барселони 2024; Година пік у Копенгагені; Вулиця Стрьогет у Копенгагені у 1960 році і зараз; Типовий приклад соціального житла у Відні періоду Червоного Відня; Альт-Ерлаа, один з найбільших комплексів з обмеженою прибутковістю у Відні; Сучасне соціальне житло у Відні;

Р. 3. Регіони з найбільшим (а) та найменшим (б) соціальним розривом; Довгострокове бачення, стратегічні цілі та сектори розвитку міста Києва та їх індикатори; Генеральний план Києва 2020; Інтеграція підходів згори та знизу на основі методології «Тактичний урбанізм. Короткострокові дії, довгострокові зміни»; Місія, візія та пріоритети розвитку Львова; «Ціль 3. Ефективний, комфортний та екологічний громадський транспорт» витяг з каталогу заходів ПСММ Львова; Принцип дозування в'їзду автомобілів в центр міста; Основні етапи планування сталого розвитку міської мобільності Харкова; Облаштування «доріжок доступності» на площі Ринок; 1-й етап реконструкції Контрактової площі — відновлення скверу; Модернізація трамваїв Vin Way;

Р. 4. Типи організації простору змішаного використання; Superkilen Park — урбаністичний інклюзивний простір у Данії; Відень славиться як приклад міста, яке ефективно впроваджує гендерно рівний підхід; Вулиця у Амстердамі перетворена на безтурботний ігровий ландшафт; Реконструкція площі Митної у Львові; Центр митрополита Андрія Шептицького; Освіторія Хаб у Києві; Урбан-парк ВДНГ у Києві; Ілюстрація зі статті аналітичної платформи Cedos «Що таке соціальне житло і як воно (не) працює в Україні?»; Промприлад — інноваційний центр на базі старого заводу;

## 7. Календарний план виконання роботи:

Види робіт та їх зміст	Дата виконання
Вступ	15.02.2025
Розділ 1.	12.03.2025
Розділ 2.	05.04.2025

Розділ 3.	29.04.2025
Розділ 4.	10.05.2025
Висновки	13.05.2025
Список літератури	15.05.2025
Остаточне оформлення роботи	19.05.2025
Направлення роботи на рецензування, перевірку на плагіат	22.05.2025
Попередній захист роботи на кафедрі	22.05.2025

8. Консультанти розділів кваліфікаційної випускної роботи:

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Перевірів	
		Дата	Підпис
Розділ 1.			
Розділ 2.			
Розділ 3.			
Розділ 4.			

9. Дата видачі завдання \_\_\_\_\_

Зав. кафедри

\_\_\_\_\_

(підпис)

Приймаченко О. В.

\_\_\_\_\_

(прізвище та ініціали)

Керівниця

\_\_\_\_\_

(підпис)

Тригуб Р.М.

\_\_\_\_\_

(прізвище та ініціали)

Студентка

\_\_\_\_\_

(підпис)

Хрипливець К.О.

\_\_\_\_\_

(прізвище та ініціали)

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПРОСТОРОВОЇ СПРАВЕДЛИВОСТІ У МІСЬКОМУ ПЛАНУВАННІ ТА ДИЗАЙНІ.....	11
1.1. Еволюція концепції справедливого міста у світовій урбаністиці.....	11
1.2. Просторова справедливість: ключові поняття та критерії.....	14
1.3. Взаємозв'язок між міським плануванням, дизайном і соціальною справедливістю.....	19
1.4. Індикатори оцінки просторової справедливості.....	22
РОЗДІЛ 2. ДОСВІД РЕАЛІЗАЦІЇ ПРИНЦИПІВ СПРАВЕДЛИВОГО МІСТА У СВІТІ.....	25
2.1. Політики просторової справедливості у міському плануванні (ЄС, Канада, США).....	25
2.2. Соціально орієнтоване міське планування: підходи Барселони, Копенгагена, Відня.....	38
2.3. Інструменти забезпечення рівного доступу до міських ресурсів.....	50
2.4. Перспективи використання технологій та даних для підвищення просторової справедливості.....	52
РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ МІСЬКОГО ПЛАНУВАННЯ ТА ДИЗАЙНУ В УКРАЇНІ КРИЗЬ ПРИЗМУ ПРОСТОРОВОЇ СПРАВЕДЛИВОСТІ.....	54
3.1. Просторові диспропорції та соціальна нерівність в українських містах...	54
3.2. Аналіз міських політик та стратегій (Київ, Львів, Харків, Одеса).....	57
3.3. Інклюзивність міського простору: аналіз громадських просторів і транспортної доступності.....	77
3.4. Вплив децентралізації на розвиток справедливого міста в Україні.....	80
РОЗДІЛ 4. ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИНЦИПІВ СПРАВЕДЛИВОГО МІСТА В УКРАЇНІ.....	81
4.1. Просторове планування як інструмент подолання нерівності.....	81
4.2. Впровадження принципів справедливого міського дизайну.....	84
4.3. Роль державної політики, муніципалітетів і громадських ініціатив.....	94
4.4. Адаптація міжнародного досвіду до українських реалій.....	96
ВИСНОВКИ.....	99
Список використаних джерел.....	101

## ВСТУП

Поняття «справедливого міста» набуло поширення у науковому дискурсі в межах соціології, соціальної географії та містопланування, починаючи з 1970-х років. Його сутність полягає в забезпеченні рівного доступу до міських ресурсів і просторової організації, що сприяє зменшенню соціальної нерівності, яка не лише посилює суспільне розшарування, а й закріплюється в міському середовищі. Вперше зі згаданим терміном я ознайомила під час навчання в літній школі в Делфті, що стало поштовхом до глибшого розуміння його значення та важливості. У межах магістерського дослідження концепція просторової справедливості розглядається як ключовий орієнтир для розвитку українських міст.

Для України ця проблема є вкрай актуальною, адже країна зіштовхується з серйозними соціальними та економічними викликами. Значна частина населення перебуває за межею бідності, а після повномасштабного вторгнення цей показник зріс до 30% (за даними Світового Банку). Водночас розрив між заможними та незахищеними верствами суспільства лише поглиблюється. Це відображається в міському середовищі: окремі райони отримують більше інвестицій, мають розвинену інфраструктуру та комфортні умови, тоді як інші залишаються занедбаними, із недостатнім доступом до транспорту, медицини та освіти.

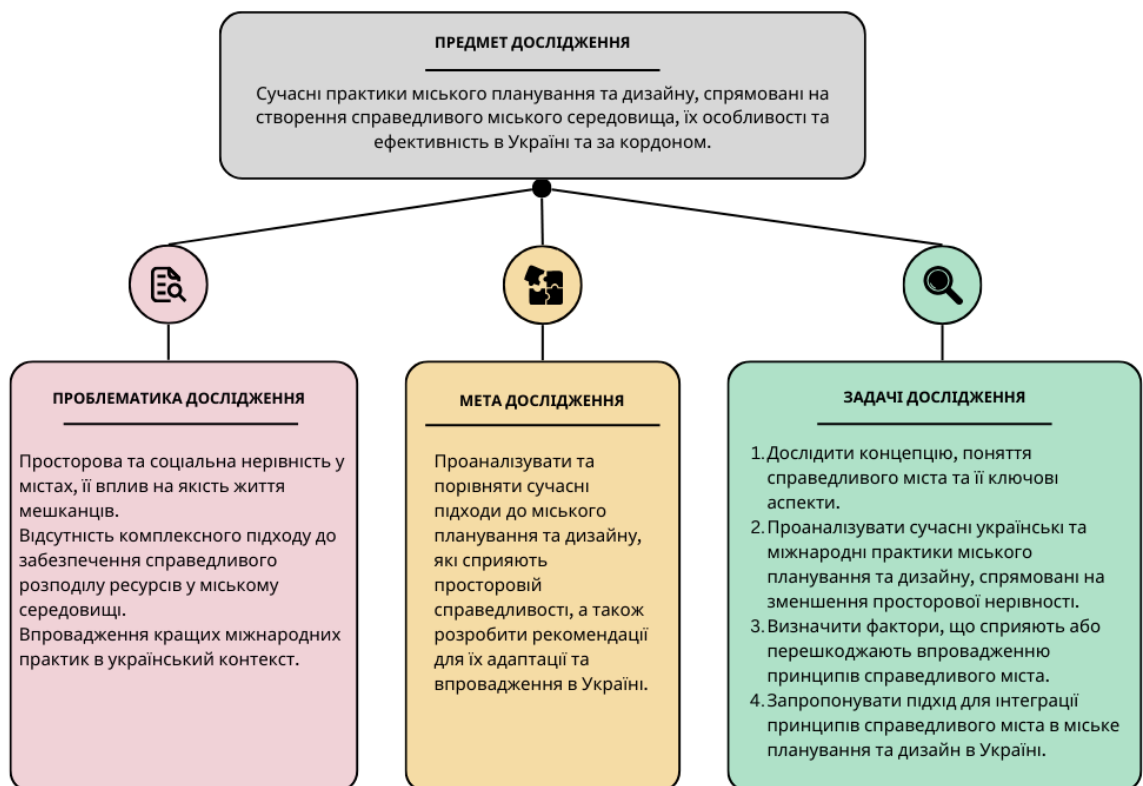
Менш забезпечені містяни змушені мешкати в районах із низькоякісним житлом, обмеженим доступом до транспорту, недостатньою кількістю громадських просторів для відпочинку, а також обмеженими можливостями для освіти та самореалізації. Через відсутність ресурсів та впливу на владу їхні голоси щодо розвитку власних районів часто залишаються непочутими.

Водночас міське середовище відіграє ключову роль у соціальній мобільності населення, тобто у можливості людей покращити свій соціально-економічний статус. Наприклад, освіта є важливим фактором для цього. У менш престижних і бідніших районах якість освіти, як правило, нижча, що зменшує шанси їхніх мешканців на отримання хорошої роботи та економічну стабільність. Тож

соціальні нерівності не просто існують — вони закріплюються у міському просторі та з часом лише посилюються.

Концепція «справедливого міста» дає змогу не лише усвідомити зв'язок між просторовими й соціальними нерівностями, а й уявити, як можна змінити цей простір. У такому місті кожен мешканець має рівний доступ до житла, роботи, якісної освіти, медицини та місць для дозвілля. Важливо також, щоб люди мали змогу впливати на міську політику та брати участь у прийнятті рішень щодо розвитку свого району.

Безперечно, ідея справедливого міста може здатися недосяжною. Однак ця концепція допомагає виявити проблеми містопланування та окреслити напрямки для їх вирішення. Для України створення справедливих міст є важливим кроком до формування стійкого, інклюзивного та процвітаючого суспільства попри переламний історичний період.



У межах дослідження концепції просторової справедливості як орієнтиру для розвитку українських міст використано міждисциплінарний підхід, що поєднує теоретичний аналіз, емпіричні методи та прикладне дослідження.

Дослідження базується на принципах критичної урбаністики, соціальної географії та просторового планування, що дозволяють оцінити, як містобудівні процеси впливають на соціальну справедливість у міському просторі. Теоретичний фундамент сформовано на основі концепцій справедливого міста, а також сучасних підходів до інклюзивного та сталого міського розвитку.

## 1. Методи теоретичного аналізу:

- 1.1. Аналіз наукової літератури – дослідження концептуальних основ просторової справедливості, моделей міського планування та політик соціальної рівності.
- 1.2. Огляд міжнародних практик – вивчення успішних кейсів інтеграції принципів просторової справедливості у міське планування та дизайн.
- 1.3. Нормативно-правовий аналіз – оцінка українських законодавчих актів, стратегій і планів розвитку міст щодо відповідності принципам справедливого міста.

## 2. Методи емпіричного дослідження:

- 2.1. Картографічний аналіз – дослідження просторових диспропорцій у доступі до житла, громадських просторів, транспорту та соціальної інфраструктури в українських містах.
- 2.2. Статистичний аналіз – використання демографічних, соціально-економічних і просторових даних для оцінки рівня просторової нерівності.

2.3. Контент-аналіз міських стратегій – дослідження концепцій, закладених у містобудівні документи, щодо справедливого розподілу міських ресурсів.

3. Методи прикладного дослідження:

3.3. Кейс-стаді – аналіз конкретних міст з точки зору просторової справедливості.

3.4. Експертні інтерв'ю (за можливості) – збори думок фахівців у сфері містопланування, архітектури та урбаністики щодо викликів і перспектив просторової справедливості в Україні.

Використання цих методів дозволяє комплексно оцінити поточний стан просторової справедливості в українських містах та виявити потенційні напрями її інтеграції в міське планування та дизайн.

У даному дослідженні буде проведено комплексний аналіз просторової справедливості в міському плануванні та дизайні з фокусом на теоретичні засади, міжнародний досвід та українські реалії. Робота структурована в чотири логічно взаємопов'язані розділи: перший розділ розкриватиме теоретичні основи концепції справедливого міста, еволюцію цієї концепції у світовій урбаністиці, ключові поняття та критерії просторової справедливості, її взаємозв'язок з міським плануванням та систему індикаторів оцінки; другий розділ фокусуватиметься на міжнародному досвіді реалізації принципів справедливого міста, а також перспектив використання сучасних технологій для забезпечення рівного доступу до міських ресурсів; у третьому розділі буде проаналізовано просторові диспропорції в українських містах (Київ, Львів, Харків, Одеса), їхні міські політики та вплив децентралізації на розвиток; четвертий розділ окреслюватиме перспективи впровадження принципів справедливого міста в Україні. Дослідження має на меті сформулювати системний підхід до забезпечення просторової справедливості в українських містах з урахуванням глобальних тенденцій та локальних особливостей.

# РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ПРОСТОРОВОЇ СПРАВЕДЛИВОСТІ У МІСЬКОМУ ПЛАНУВАННІ ТА ДИЗАЙНІ

## 1.1. Еволюція концепції справедливого міста у світовій урбаністиці

Перш за все, необхідно наголосити, що соціальна справедливість міста — це не механічне *вирівнювання умов*, а складна система диференційованої підтримки, що враховує унікальність кожної соціальної групи, її специфічні потреби, обмеження та можливості. Класична помилка урбаністичного планування — припущення, що *справедливість* означає *уніфікацію*. Насправді ж, соціальна справедливість — це мистецтво створення такого міського середовища, яке:

- Визнає фундаментальну неоднорідність соціальних груп;
- Надає різні ресурси та простори відповідно до специфічних потреб;
- Забезпечує можливості розвитку, а не уніфікує життєві траєкторії;

Концепція справедливого міста почала формуватися під впливом розвитку критичної урбаністики, соціальної географії та містопланування, які досліджували взаємозв'язок між просторовою організацією міста та соціальною нерівністю. Основою цього підходу є розуміння того, що міський простір не є нейтральним — він відображає суспільні відносини та може сприяти або, навпаки, закріплювати нерівність серед різних соціальних груп [1].

Витоки концепції справедливого міста можна знайти в ідеях *права на місто*, запропонованих французьким філософом і соціологом Генрі Лефевром у 1968 році. У своїй роботі *Le Droit à la Ville (The Right to the City)* він підкреслював, що міський простір є суспільним продуктом, і всі його мешканці повинні мати рівне право на його використання та перетворення [2]. Лефевр критикував капіталістичні механізми управління містами, які сприяють глибокій соціальній нерівності, та наголошував на необхідності більш демократичного і справедливого розподілу міських ресурсів.

Ця концепція отримала подальший розвиток і у працях Девіда Гарві [3], який розглядав урбанізацію як засіб акумулювання капіталу, що веде до просторової сегрегації та нерівного доступу до міських благ. Він наголошував, що процеси гентрифікації, приватизації громадських просторів та нерівномірного розподілу інфраструктури є ключовими механізмами, які сприяють посиленню соціальної несправедливості у містах.

Наприкінці ХХ – на початку ХХІ століття концепція справедливого міста отримала новий вимір у працях Едварда Соджа, який увів термін *просторова справедливість* [4]. Його дослідження показали, що соціальна нерівність закріплюється у просторі та має безпосередній вплив на якість життя мешканців міст. Просторова справедливість передбачає рівний доступ до житла, транспорту, громадських просторів, екологічно чистого середовища та інших ключових міських ресурсів. Соджа підкреслював, що несправедливий просторовий розподіл ресурсів є не лише наслідком соціальних і економічних процесів, а й фактором, що самостійно посилює нерівність. Його ідеї знайшли відображення у дослідженнях сучасних міст, зокрема у питаннях транспортної доступності, розвитку громадських просторів, планування житлових районів та політики регенерації міст. Згідно з підходом Соджа, досягнення просторової справедливості потребує активного втручання з боку міських урядів, яке базується на принципах соціальної рівності та інклюзивності.

Однак одним із ключових сучасних підходів до розуміння справедливого міста на сьогодні є концепція, запропонована Сьюзен Файнстайн [5]. Файнстайн наголошувала, що традиційні економічні та ринкові механізми не здатні самостійно забезпечити справедливий розподіл міських благ. Тому міська політика повинна сприяти розвитку доступного житла, ефективного громадського транспорту, інклюзивного громадського простору та рівноправного доступу до робочих місць.

На основі ідей Лефевра, Гарві, Соджа та Файнстайн у другій половині ХХ – на початку ХХІ століття було розроблено низку урбаністичних підходів, спрямованих на зменшення просторової та соціальної нерівності. Так, наприклад, концепція "*міста для всіх*", створена за підтримки UN-Habitat [6], орієнтується на створення більш інклюзивного міського середовища, що враховує потреби різних соціальних груп, включно з маргіналізованими спільнотами.

У європейських містах, таких як Відень, Копенгаген і Барселона, реалізуються політики просторової справедливості через розвиток доступного житла, змішаної забудови, пріоритет громадського транспорту та створення просторів, орієнтованих на соціальну взаємодію. Такі ініціативи спрямовані на забезпечення рівного доступу до міських ресурсів та формування середовища, що сприяє соціальній згуртованості.

Тож, еволюція концепції справедливого міста відображає перехід від загальних соціально-філософських ідей до прикладних урбаністичних підходів. Від Лефєврового *права на місто* до концепції *просторової справедливості* Соджа та *справедливого міста* Файнстайн дослідники підкреслюють, що просторові рішення відіграють ключову роль у забезпеченні соціальної рівності. У сучасному контексті принципи справедливого міста стали невід'ємною частиною міських стратегій багатьох країн, що дозволяє створювати більш інклюзивне та сталі міське середовище.

Для України застосування цих ідей є особливо актуальним у контексті трансформації міських політик, децентралізації та відновлення міських територій після воєнних руйнувань. Дослідження принципів просторової справедливості дозволяє не лише зрозуміти сучасні виклики українських міст, а й сформулювати потенційні підходи до їхнього розвитку на основі міжнародного досвіду.

## **1.2. Просторова справедливість: ключові поняття та критерії**

Одним з перших прихильників ідеї просторової справедливості був вже вищезгаданий Едвард Соджа [4], який стверджував, що просторова справедливість:

«(...) прагне просувати більш прогресивні та партисипативні форми демократичної політики та соціального активізму, а також запропонувати нові ідеї щодо того, як мобілізувати та підтримувати згуртовані колаборації та регіональні конфедерації низових соціальних активістів. (...)

Просторова справедливість як така не є заміною чи альтернативою соціальної, економічної чи іншим формам справедливості, а радше способом поглянути на справедливість з критичної просторової перспективи» (Соджа, 2010).

З цієї ж точки зору....

«просторовість (не)справедливості [...] впливає на суспільство і соціальне життя так само, як соціальні процеси формують просторовість або конкретну географію (не)справедливості. (Соджа, 2010, с.5).

Соціальна справедливість залишається одним із найважливіших викликів сучасності, оскільки глибока нерівність підриває суспільну згуртованість, зменшує довіру до державних інституцій, сприяє зростанню насильства та радикалізації, а також загрожує основам демократичного устрою.

Зростаюча нерівність, соціально-просторова фрагментація та відсутність доступу до суспільних благ є загрозами для сталого розвитку наших міст, особливо коли ми розглядаємо сталий розвиток у трьох основних вимірах (соціальному, економічному та екологічному). (Рис. 1.1)



Рис.1.1. Три взаємопов'язані виміри сталого розвитку [8]

Однак, розглядаючи прояви соціальної справедливості в міському середовищі, доцільніше все ж сконцентруватись на використанні терміну *просторова справедливість*, оскільки він акцентує увагу на просторовому вимірі розподілу ресурсів, обмежень і можливостей у містах та громадах. Цей підхід дозволяє враховувати різноманітність способів життя, взаємодію людей між собою та з навколишнім середовищем, а також механізми управління цими просторовими відносинами. Таке управління здійснюється як через формальні інституції, зокрема системи містобудівного планування, так і через неформальні практики, включаючи соціальні домовленості та культурні уявлення про використання міського простору.

Вчені Делфтського технічного університету концептуалізують просторову справедливість як таку, що має три важливі компоненти: дистрибутивна або розподільча справедливість, процесуальна справедливість і справедливість визнання. [8] (Рис.1.2.)



Рис.1.2. Піраміда просторової справедливості, де три виміри просторової справедливості є взаємозалежними, але і взаємно підсилюють один одного [8]

*Розподільча справедливість* стосується географічного розподілу суспільних благ і тягарів, забезпечуючи справедливий доступ до інфраструктури, ресурсів і послуг у міському просторі. Вона тісно пов'язана з *екологічною справедливістю*, яка передбачає рівне ставлення до всіх людей та спільнот, незалежно від їхнього соціального статусу, у процесі розподілу екологічних ресурсів і ризиків. Екологічна справедливість спрямована на усунення диспропорційного впливу екологічних загроз на маргіналізовані групи, сприяючи створенню сталого та інклюзивного середовища. *Просторова справедливість*, у свою чергу, є ширшою концепцією, яка охоплює розподіл усіх форм просторових благ і обмежень у міському та регіональному розвитку, забезпечуючи рівні можливості для всіх мешканців.

*Процесуальна справедливість* передбачає оцінку справедливості чи несправедливості міського простору не лише через його фізичний розподіл, але й через способи, якими він обговорюється, планується, проектується та

управляється. Вона охоплює залучення різних зацікавлених сторін – державних органів, приватного сектора та громадянського суспільства – до процесів ухвалення рішень, забезпечуючи відкритість, інклюзивність і демократичність управління міським середовищем.

*Справедливість визнання* є концепцією, що акцентує увагу на необхідності визнання, поваги та підтвердження індивідуальних і колективних ідентичностей, досвіду та культурного самовираження. Вона спрямована на подолання історичної та сучасної маргіналізації, дискримінації та викривленого представлення певних соціальних груп. Ця концепція ґрунтується на принципах інтерсекціональності та комунікативної теорії, підкреслюючи, що справедливість виходить за межі суто матеріального розподілу ресурсів. На відміну від розподільчої справедливості, яка зосереджується на рівності у доступі до благ і послуг, справедливість визнання наголошує на культурних, соціальних та психологічних аспектах ідентичності та приналежності. Вона безпосередньо впливає на механізми розподільчої та процесуальної справедливості, визначаючи, як різні соціальні групи сприймаються та інтегруються у міський простір і суспільне життя.

Основні аспекти справедливості визнання:

- Визнання ідентичності – підтвердження та врахування ідентичностей окремих осіб і груп, зокрема тих, які зазнавали історичної дискримінації або маргіналізації за ознаками раси, етнічного походження, статі, сексуальної орієнтації, релігії, інвалідності чи інших соціальних характеристик.
- Культурне визнання – повага до різноманітних культурних традицій, практик і виразів. Це передбачає збереження культурної спадщини меншин та корінних народів, запобігання її знеціненню або витісненню домінантними культурами.
- Історичне визнання – усвідомлення історичних несправедливостей і спроби компенсувати їхні довготривалі наслідки через відповідні політики та ініціативи.

- Представництво (репрезентація) – забезпечення голосу та видимості маргіналізованих груп у політичних, культурних і соціальних інституціях, що включає просування інклюзивного прийняття рішень та рівноправного представлення в медіа.
- Повага та гідність – гарантування рівного ставлення до всіх осіб і соціальних груп, незалежно від їхнього статусу чи походження.

Справедливість визнання є ключовою концепцією у працях політичних філософів Чарльза Тейлора, Ненсі Фрейзер та Акселя Хоннета. Вона відіграє важливу роль у дискусіях щодо мультикультуралізму, фемінізму, прав ЛГБТК+, прав людей з інвалідністю та прав корінних народів, а також у ширших рухах за соціальну справедливість. [9]

Крім того, одним із ключових сучасних підходів до розуміння концепції справедливого міста є підхід, запропонований Сьюзен Файнстайн. У своїй праці *The Just City* [5] вона також виокремлює такі три основні принципи справедливого міста:

- Рівність – справедливий розподіл міських ресурсів та доступність життєво важливих послуг для всіх мешканців, незалежно від їхнього соціально-економічного статусу;
- Демократія – активна участь громадян у прийнятті рішень щодо розвитку міста, що сприяє більш справедливому розподілу влади та ресурсів;
- Розмаїття – підтримка соціокультурного різноманіття та збереження ідентичності міських спільнот, що сприяє більш гармонійному розвитку міського середовища.

Файнстайн наводить приклади таких міст як Амстердам, Нью-Йорк та Сінгапур, щоб обґрунтувати ідею *справедливого міста* - а саме міста, яке ґрунтується на принципах різноманітності, демократії та рівності. (Рис. 1.3.)

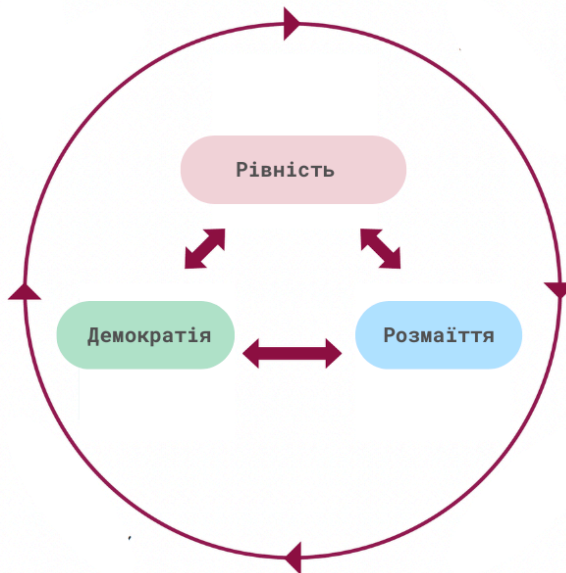


Рис. 1.3. Основні принципи справедливого міста за Файнстайн

### **1.3. Взаємозв'язок між міським плануванням, дизайном і соціальною справедливістю**

Міське планування та дизайн відіграють ключову роль у формуванні соціальної справедливості, адже просторові рішення безпосередньо впливають на рівень доступності, інклюзивності та якості життя мешканців міст. Взаємозв'язок між міським плануванням, дизайном і соціальною справедливістю проявляється через їхню спільну роль у забезпеченні рівного доступу до міських ресурсів, просторової інтеграції та створення інклюзивного середовища. Соціальна сталість є фундаментом, на якому базується екологічна та економічна сталість, і передбачає наявність ефективних політичних, інституційних та правових механізмів, що забезпечують справедливий розподіл екологічного, економічного та соціального тягаря і вигод розвитку. Зважаючи на те, що ці фактори мають чітку просторову прив'язку, їх розподіл та доступність у міському середовищі визначають рівень просторової справедливості.

Соджа визначає просторову справедливість як «навмисний і цілеспрямований акцент на просторових або географічних аспектах справедливості та

несправедливості», а також «справедливий і рівноправний розподіл у просторі соціально цінних ресурсів і можливостей їх використання» [4]. Цей просторовий поворот у ставленні до справедливості також відображається у відновленому інтересі до творчості Анрі Лефевра, зокрема до його поняття “права на місто” [3], яке він визначає як «вимогу .... [на] трансформований і оновлений доступ до міського життя» [15].

Як зазначає Соджа, просторова справедливість означає «навмисний і цілеспрямований акцент на просторових або географічних аспектах справедливості та несправедливості», а також «справедливий і рівноправний розподіл у просторі соціально цінних ресурсів і можливостей їх використання» (16). Отже, справедливе місто має бути не лише екологічно та економічно збалансованим, а й соціально інклюзивним, забезпечуючи рівні можливості для всіх груп населення.

Урбаністичні практики, орієнтовані на просторову справедливість, спрямовані на забезпечення рівноправного доступу до житла, транспорту, громадських просторів та інших міських ресурсів.

Соціальна сталість є фундаментом, на якому може ґрунтуватися екологічна сталість, і ґрунтується на добре функціонуючих політичних, інституційних та правових системах, які забезпечують справедливий розподіл екологічного, економічного та соціального тягаря і вигод від розвитку та зростання. Ці тягарі та вигоди часто просторово прив'язані або вбудовані в просторові структури та інфраструктури, а також їх розподіл і доступність у просторі. Питання доступності є центральним для цієї дискусії та ідеї підвищення життєвих шансів - концепції, яка широко досліджується в транспортній географії та плануванні.

У своїй праці *Urban Planning and Social Justice* Сюзан Файнстайн досліджує важливість взаємозв'язку між міським плануванням, дизайном і соціальною справедливістю. Міське планування є не лише технічним процесом, а й важливим

інструментом для досягнення соціальної справедливості. Вона зазначає, що міста, як фізичні та соціальні структури, визначають можливості доступу до ресурсів, послуг і соціальних благ, що, в свою чергу, має великий вплив на рівень нерівності в суспільстві.

Файнстайн акцентує увагу на тому, що традиційне планування часто призводить тільки до посилення соціальної нерівності, оскільки різні соціальні групи мають різний рівень доступу до таких базових благ, як якісне житло, транспорт, освітні та медичні послуги. Вона стверджує, що містобудівний процес часто ігнорує потреби вразливих верств населення, таких як люди з обмеженими можливостями, бідних або етнічних меншини. Як результат, зростає сегрегація і соціальна ізоляція, а в місті відбувається просторове розшарування, яке в свою чергу ще дужче посилює соціальну нерівність.

На думку Файнстайн, для досягнення соціальної справедливості необхідно інтегрувати принципи доступності та інклюзивності у процеси міського планування, створюючи середовище, яке гарантує рівні можливості для всіх мешканців. Вона також підкреслює необхідність участі громади в процесах планування, аби забезпечити, що потреби всіх верств населення будуть враховані.

Інтеграція принципів просторової справедливості в урбаністичну практику є ключовим етапом у створенні міст, що сприяють соціальній інтеграції та рівності. Тому для досягнення справедливого міського середовища необхідно активно залучати громадськість, розвивати стратегії, що підтримують доступність, і формувати політики, що сприяють зменшенню соціальної нерівності.

Взаємозв'язок між міським плануванням, дизайном та соціальною справедливістю полягає в розробці міських просторів, які гарантують рівні можливості для всіх мешканців, незалежно від їхнього соціального статусу, доходів чи фізичних можливостей. Це охоплює такі аспекти як транспортне планування, містобудування, урбан дизайн, соціальну залученість та

партисипацію, містобудівну та житлову політики тощо. Впровадження принципів просторової справедливості у міську політику та планування є важливим кроком на шляху до створення інклюзивних, стійких і справедливих міст.

#### **1.4. Індикатори оцінки просторової справедливості**

Індикатори оцінки просторової справедливості використовуються для вимірювання рівності доступу до міських ресурсів і послуг серед різних соціальних груп. Основними індикаторами є доступ до соціальних послуг (освіта, охорона здоров'я), рівень транспортної доступності, наявність зелених зон, рівень забруднення навколишнього середовища, а також соціально-економічна інтеграція. Вони дозволяють оцінити, наскільки справедливо розподілені можливості та ресурси в межах міського простору, що безпосередньо впливає на якість життя мешканців.

Концепція 15-хвилинного міста базується на історичних уявленнях про доступність і наближеність міських функцій. Її запропонував у 2016 році професор Пантеону-Сорбонна Карлос Морено, який визначає цю модель як таку, що забезпечує мешканцям можливість дістатися до місця роботи, житла, закладів харчування, охорони здоров'я, освіти, культури та дозвілля в межах 15 хвилин пішки або на велосипеді. Концепція набула широкого розповсюдження, особливо після того, як мер Парижа Анн Ідальго включила її реалізацію до своєї передвиборчої програми у 2020 році.[26] З того часу багато міст по всьому світу впровадили цю концепцію, а дослідники активно застосовують 15-хвилинну модель як інструмент просторового аналізу для оцінки рівня доступності в міському середовищі.

Ця концепція має витоки в історичних традиціях міського планування, коли до розвитку вуличних мереж і поширення автомобілів основний акцент робився на пішохідній доступності та громадському житті. [24] Останнім часом концепція ґрунтується на схожих принципах, орієнтованих на пішоходів, які присутні в

новому урбанізмі, розвитку, орієнтованому на громадський транспорт, та інших подібних підходах, що сприяють пішохідній доступності, багатофункціональній забудові та формуванню компактних, зручних для життя міських громад. [25] Було запропоновано різні моделі реалізації цієї концепції, зокрема підхід, за яким 15-хвилинні міста складаються з кількох менших 5-хвилинних районів, також відомих як повноцінні спільноти або пішохідні квартали.

Реалізація концепції 15-хвилинного міста вимагає комплексного підходу, що поєднує транспортне планування, міський дизайн та розробку політики для створення добре спроектованих громадських просторів, пішохідно орієнтованих вулиць і багатофункціональної забудови. Зміна способу життя в цьому контексті може включати віддалену роботу, яка сприяє скороченню щоденних поїздок, що стало можливим завдяки широкому поширенню інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ).

Модель 15-хвилинного міста, зосереджена на пішохідній доступності та інклюзивності, спрямована на покращення умов для груп, які традиційно залишалися поза увагою міського планування, зокрема жінок, дітей, людей з обмеженими можливостями, осіб із психічними захворюваннями та літніх людей. Важливу роль у цій моделі відіграє соціальна інфраструктура, що забезпечує доступ до шкіл, парків та інших міських функцій, а також зелені зони, які сприяють збереженню біорізноманіття та захисту від інвазивних видів.

Поточна кліматична криза та глобальна пандемія COVID-19 спонукали до більшої уваги до концепції 15-хвилинного міста.[22] У липні 2020 року Кліматична група С40 представила рамкову стратегію для міст щодо «кращого відновлення» на основі концепції 15-хвилинного міста. У документі було наведено приклади реалізації цієї моделі в Мілані, Мадриді, Единбурзі та Сіетлі у відповідь на наслідки пандемії COVID-19.[23] У звіті С40 наголошується на важливості інклюзивного залучення громади через механізми, такі як бюджети участі та адаптація міських планів і інфраструктури для сприяння створенню щільних,

комплексних та інтегрованих громад. Крім того, у квітні 2020 року в Барселоні було опубліковано інший маніфест, що закликав до радикальних змін в організації міських просторів у постпандемічний період. Цей документ підписали 160 науковців і 300 архітекторів.[27]

Незважаючи на те, що багато міст впровадили політики, основані на концепції 15-хвилинного міста, існують сумніви щодо їхньої користі для мешканців. Джорджія Позукіду та Зоя Чаціяннакі [28] відзначають, що створення пішохідно орієнтованих, щільних міських центрів часто призводить до джентрифікації, що змушує мешканців з низькими доходами переселятися в віддалені райони через підвищення вартості нерухомості. Вони стверджують, що доступне житло має бути важливим елементом політики 15-хвилинного міста, щоб уникнути негативного впливу на маргіналізовані групи. Ця проблема вже є актуальною для великих міст України, зокрема для Києва.

Альтернативними індикаторами оцінки просторової справедливості окрім доступності до основних міських послуг можуть також бути мобільність, рівність у використанні громадських просторів, соціальні та економічні можливості для різних груп населення. Важливими є також параметри, які оцінюють доступ до зелених зон, рівень забруднення, транспортну доступність і інтеграцію вразливих груп в урбаністичний простір. Ці показники дозволяють виміряти справедливість у розподілі ресурсів і послуг між різними соціальними групами в місті. Ці індикатори можна вимірювати через соціологічні опитування, картографічний або геоінформаційний аналіз, статистичні дані тощо.

## **РОЗДІЛ 2. ДОСВІД РЕАЛІЗАЦІЇ ПРИНЦИПІВ СПРАВЕДЛИВОГО МІСТА У СВІТІ**

### **2.1. Політики просторової справедливості у міському плануванні (ЄС, Канада, США)**

Як і в інших сферах політики, Європейський Союз сьогодні прямо чи опосередковано впливає на багато аспектів міського та регіонального планування в країнах-членах і таким чином сприяє формуванню просторового розвитку міст і регіонів Європи. Під час розмови з практиками планування, науковцями та студентами про Європейський Союз (ЄС) та європейське просторове планування люди часто висловлювали дискомфорт з огляду на складність і незрозумілість, які асоціюються у них з цими темами. [29]

Розглядаючи зв'язок між Європейським Союзом і просторовим плануванням, варто виділити три основні моменти. По-перше, ЄС є складною структурою, де процес вироблення політики включає багато суб'єктів і ґрунтується на різноманітних законах та принципах. Деякі з них формалізовані у вигляді законів та посібників, інші — через негласні практики, які складно виявити. Однак існує певна логіка та принципи, які визначають політику ЄС і дозволяють зрозуміти її вплив на міське та регіональне планування. По-друге, ЄС постійно змінюється: політика підлягає реформам і переговорам. По-третє, політика ЄС — це лише одна сторона процесу. Навіть якщо політика однакова для всіх країн-членів, її вплив на різні регіони та міста може суттєво різнитися. Для повного розуміння важливо враховувати також національні, регіональні та місцеві процеси, а також роль урядів, неурядових організацій та громадських груп.

Загалом, історія просторового планування в Європі є молодого, хоча політичні територіальні концепції Європи сягають часів Римської імперії. Протягом століть імператори, королі та амбітні полководці боролися за

територіальну владу, жертвуючи життям багатьох поколінь солдатів і цивільних. Імператори та диктатори прагнули перекроїти і перекроїти карти Європи. Геополітика була їхньою пристрастю. Їхній підхід до просторового розвитку був продиктований міркуваннями влади. У той час як містобудування відіграло певну роль у розбудові феодальних резиденцій та нових міст, регіональне планування не розглядалося як щось важливе. Сучасна історія просторового планування в Європі розпочалася лише через кілька років після закінчення Другої світової війни. [31]

Незважаючи на відсутність експліцитно визначеної юрисдикційної компетенції у сфері просторового планування, Європейський Союз демонструє опосередкований, проте вельми значущий інституційний вплив на просторові трансформації держав-членів. Такий латентний вплив реалізується через диверсифіковані механізми інституційного впливу, що включають комплексну систему міжнародного регулювання. Примітними інструментами впливу слугують: фрагментарні секторальні законодавчі акти, цільові фінансові інтервенції, стимулюючі програми та інституційно сформовані дискурсивні практики європейських інституцій. Ці багатовекторні механізми опосередковано трансформують інструментарій просторового планування, генеруючи системні зміни в архітектоніці просторового розвитку держав-членів.

Отже, інституційний вплив ЄС на просторове планування характеризується складною мережею неформальних регуляторних практик, які, попри відсутність прямої компетенції, продукують суттєві трансформаційні ефекти в просторовій організації європейських територій. [32]

1 січня 2007 року розпочався черговий інституційний цикл головування Німеччини в Раді Європейського Союзу, що тривав шість місяців та характеризувався значущими інтелектуальними та політичними ініціативами у сфері просторового розвитку та урбаністичної політики. У контексті реалізації головування було організовано неформальну міністерську зустріч у Лейпцигу, яка

виступила концептуальною платформою для обговорення стратегічних пріоритетів розвитку європейських урбанізованих просторів. Центральним дискурсивним конструктом зустрічі постала проблематика посилення конкурентоспроможності та забезпечення соціально-територіальної когерентності європейських міських та регіональних систем.

Ініційована Німеччиною дискусійна платформа інтегрально пов'язала попередні стратегічні рішення Європейської Ради щодо сталого розвитку з конкретними просторово-територіальними вимірами урбаністичної трансформації, забезпечивши тим самим концептуальну неперервність інституційної політики європейської урбаністичної еволюції.[33]

Оновлена версія Лейпцизької хартії репрезентує фундаментальний стратегічний документ у сфері урбаністичної політики Європейського Союзу, що акцентує на комплексному підході до міського розвитку. Документ передбачає imperative активних трансформаційних дій та підкреслює необхідність багаторівневої інституційної координації.

Загальні рекомендації звучать так:

1. Імплементация інтегрованої політики просторового розвитку, що передбачає холістичний підхід до урбаністичного планування.
2. Створення високоякісних публічних просторів як ключового елементу соціальної комунікації та міської інфраструктури.
3. Модернізація інфраструктурних мереж з пріоритетом підвищення енергетичної ефективності міських систем.
4. Оптимізація просторового планування через деконцентрацію житлової забудови та попередження периферійної сегрегації.
5. Реалізація активної інноваційної та освітньої політики як драйвера соціально-економічного розвитку.
6. Цільова підтримка проблемних міських кварталів з метою забезпечення соціальної інтеграції та підвищення якості життя.

7. Впровадження стратегій нарощування просторової цінності території через комплексні урбаністичні перетворення.
8. Зміцнення локальних економічних екосистем та диверсифікація ринку праці.
9. Розвиток доступної та ефективної системи міського транспорту.

Лейпцизька хартія має прямий зв'язок із концепцією просторової справедливості, оскільки багато її принципів зосереджені на забезпеченні рівного доступу до ресурсів, послуг та можливостей для всіх верств населення, незалежно від соціального чи економічного статусу. (Рис. 2.1.)

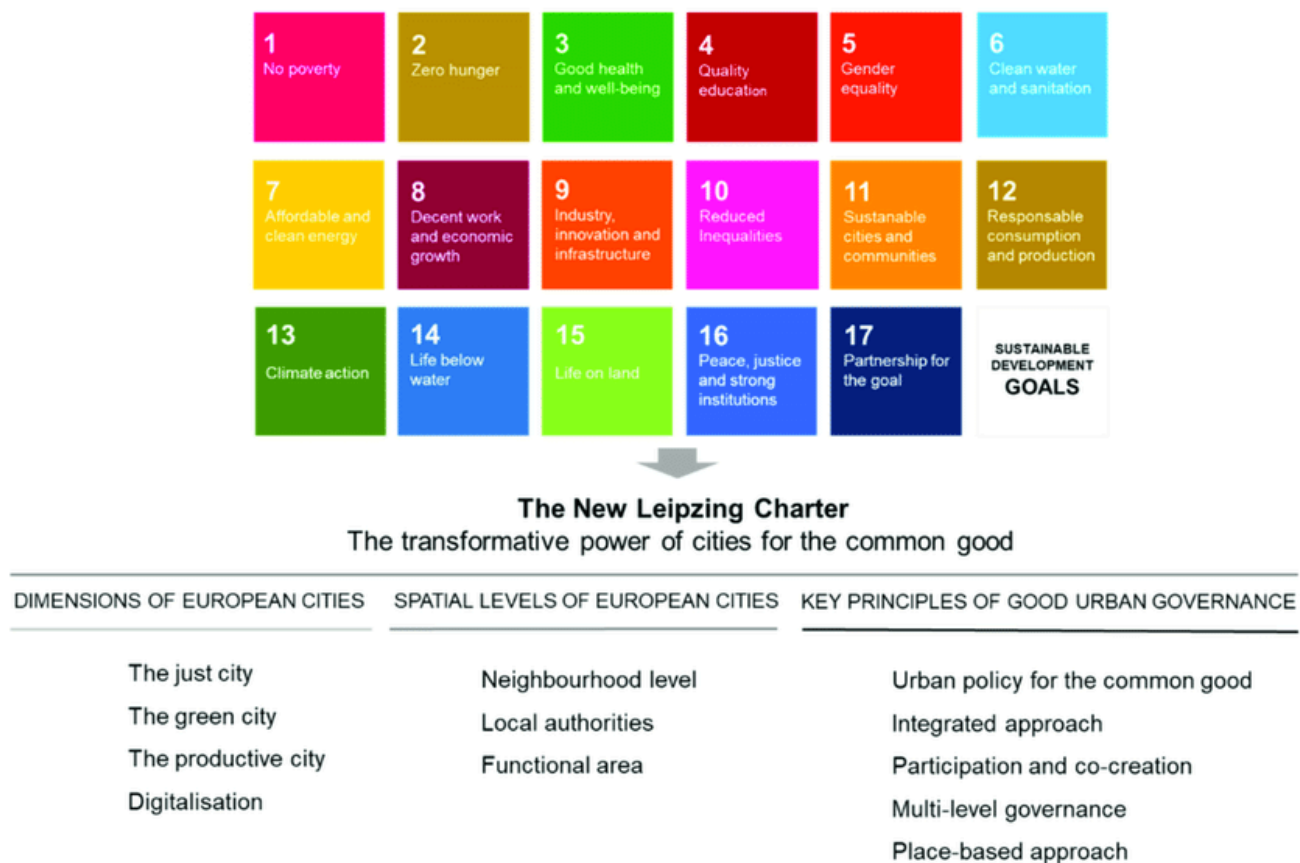


Рис. 2.1. Зв'язок між Новою Лейпцизькою хартією та Цілями сталого розвитку [34]

*Європейська перспектива просторового розвитку (European Spatial Development Perspective)* репрезентує фундаментальний концептуальний документ інституційного планування Європейського Союзу, затверджений у форматі

Неформальної ради міністрів просторового планування Європейської Комісії в Потсдамі 1999 року. [36]

Документ має унікальний інституційно-правовий статус – будучи юридично неімперативним, він водночас пропонує комплексну політичну рамку, що включає 60 диверсифікованих політичних сценаріїв для мультирівневої системи управління у сфері просторового планування. Стратегічною метою документа постає формування збалансованої та сталої парадигми просторового розвитку, що передбачає інтегральний підхід до територіального планування в європейському контексті. (Рис. 2.3)

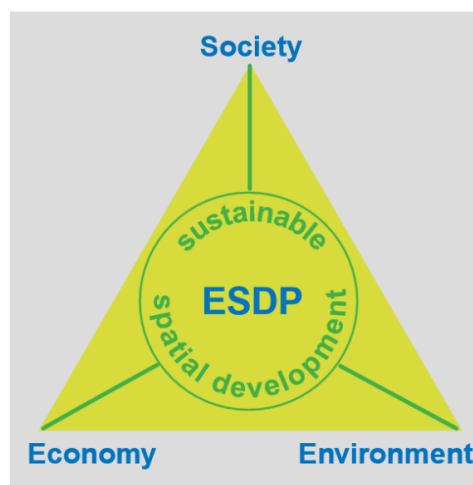


Рис. 2.3 Напрями впливу Європейської перспективи просторового розвитку

[35]

Цілі просторової політики Європейського Союзу формують комплексну стратегію територіального розвитку, що охоплює наступні ключові напрямки:

Просторово-територіальні стратегії:

- Поліцентрична модель просторового розвитку
- Збалансування взаємовідносин між урбанізованими та сільськими територіями
- Створення динамічних та конкурентоспроможних урбаністичних екосистем

Соціально-інфраструктурні пріоритети:

- Забезпечення рівного доступу до інфраструктури та знань

- Інтеграційний підхід до транспортного сполучення
- Ефективне використання інфраструктурних мереж

Інноваційні та культурні виміри:

- Поширення інноваційних практик
- Креативне управління культурною спадщиною
- Збереження природних та культурних ландшафтів

Ресурсні стратегії:

- Рациональне управління водними ресурсами
- Збереження природної спадщини
- Диверсифікація розвитку сільських територій

ЄПРР слугує рамковою політикою для секторальних політик ЄС та держав-членів, які мають просторовий вплив, а також для регіональних та місцевих органів влади, спрямованою на досягнення збалансованого та сталого розвитку європейської території.

*Політика регіонального розвитку Європейського Союзу (Regional policy of the European Union)* - є основною інвестиційною політикою ЄС. Також відома як *політика згуртованості*, вона має на меті покращення економічного добробуту регіонів ЄС та уникнення регіональних диспропорцій.

Основні напрями дії політики:

- Мітигація економічних, соціальних та територіальних диспропорцій по всьому ЄС.
- Реструктуризація занепадаючих промислових районів та диверсифікацію сільських територій з занепадаючим сільським господарством.
- Забезпечення більшої конкурентоспроможності регіонів, сприяння економічному зростанню та створенню нових робочих місць.

Особливої ваги набуває в контексті глобальних викликів, адаптуючись до кліматичних змін, трансформації енергетичних систем та процесів глобалізації.

Унікальність стратегії підтверджується масштабним фінансуванням – понад третину бюджету ЄС присвячено реалізації цієї комплексної політики розвитку. [36]

*Партнерство міст рівності* в рамках Порядку денного розвитку міст для ЄС (Cities of Equality Partnership - Urban Agenda for the EU) об'єднує одинадцять ключових зацікавлених сторін із дев'яти країн, що представляють різні рівні управління, а також кілька директоратів Європейської Комісії з метою розроблення та впровадження політик, спрямованих на забезпечення рівності в міських територіях. [37] (Рис.2.4)

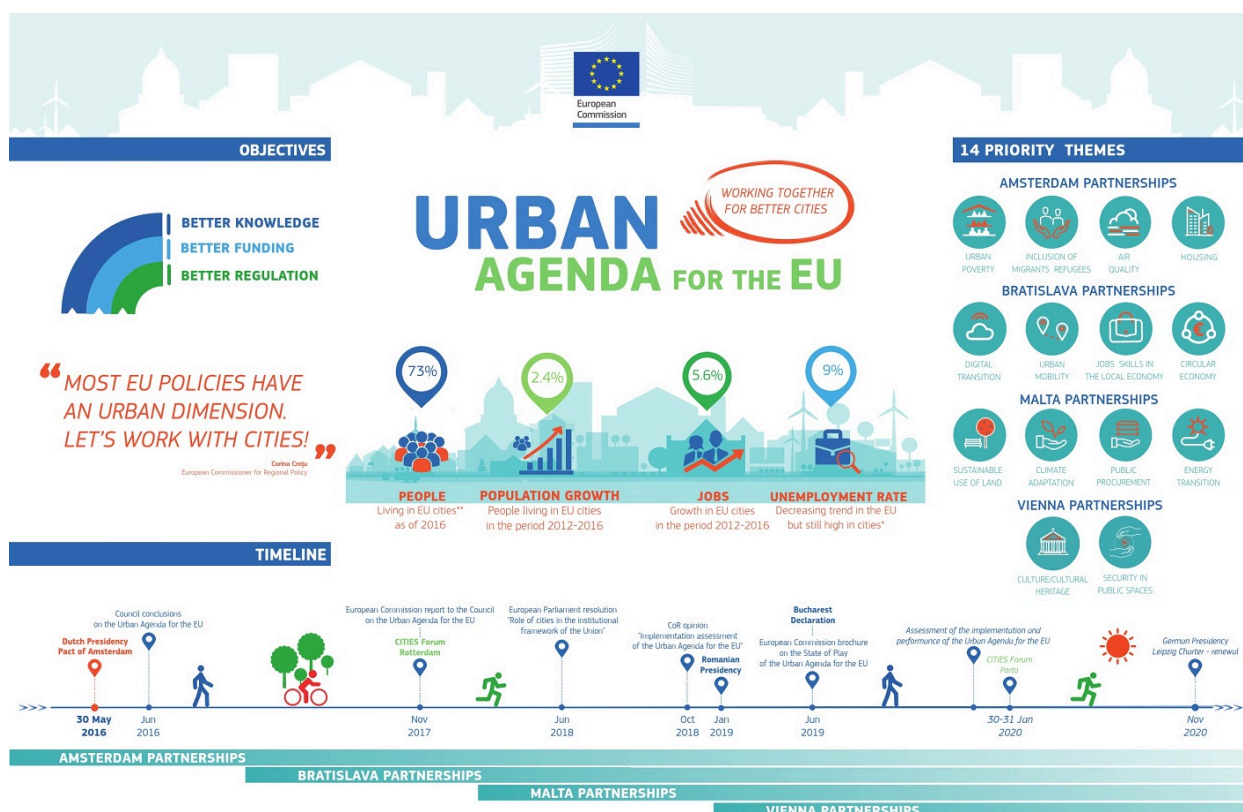


Рис. 2.4. Порядок денний розвитку міст для ЄС [38]

Міста, які успішно та проактивно сприяють створенню середовища рівності, - це ті міста, які враховують різноманітні потреби всіх людей та соціальних груп. Вони планують і забезпечують рівні можливості для всіх, незалежно від віку,

інвалідності, статі, сексуальної орієнтації, релігії та переконань, раси та етнічного походження (включаючи країну походження) або соціально-економічного статусу, гарантуючи, що ніхто не залишиться поза увагою.

Для того, щоб досягти цієї мети при створенні середовища рівності, необхідно використовувати як цільові заходи, спрямовані на конкретну допомогу маргіналізованим групам, так і цілісне мислення, спрямоване на забезпечення того, щоб міста працювали для всіх. *Принцип інтерсекціональності*, який визнає, що різні форми дискримінації та маргіналізації перетинаються і взаємопов'язані між собою, матиме вирішальне значення у цій справі. Розглядаючи унікальні виклики, з якими стикаються різні люди та громади, тематичне партнерство міст рівності прагнучиме до комплексних та інклюзивних підходів до досягнення рівності в містах. Партнерство працює над посиленням міського виміру регулювання та політики на рівні ЄС, таких як фонди згуртованості та стратегії рівності, а також над збільшенням участі всіх громадян у розробці місцевих послуг та громадському житті. Група досліджуватиме міжсекторальний та людиноцентричний підхід до формування політики з метою уникнення негативних зовнішніх ефектів, які можуть погіршити соціальну та просторову нерівність.

Ці численні політики та ініціативи відображають передове прагнення ЄС до забезпечення просторової справедливості та сталого розвитку в міському плануванні, сприяючи рівному доступу до ресурсів, послуг та можливостей для всіх громад.

У Канаді просторову справедливість у міському плануванні також впроваджують через різноманітні політики та ініціативи, спрямовані на створення інклюзивного та справедливого міського середовища. Певні канадські ініціативи спрямовані на врахування аспектів здоров'я та справедливості в політиці міського дизайну. Проте існують виклики, зокрема недоступність доказової бази, обмежені

ресурси, фрагментарне управління та недостатнє представництво різних груп населення. Усунення цих бар'єрів є важливим для створення здорових і справедливих міських просторів. [39]

Розробляються просторові підходи до інклюзивного міського дизайну, що поєднують соціальну та просторову справедливість. Запропоновано методології створення міських просторів, які враховують потреби різних груп населення. [36]

Міське планування розглядається крізь призму соціальної справедливості, підкреслюючи рівний доступ до зелених зон та природних ресурсів. Такі організації, як Національна столична комісія Канади (NCC), активно працюють у цьому напрямку. [40] Інші ініціативи на кшталт “Місто для всіх жінок” міста Оттава сприяють громадському залученню груп, що стикаються з дискримінацією, до процесу ухвалення рішень у міському плануванні. [41]

Загалом, канадські міста відомі своєю якістю життя, але цього було досягнуто за відсутності чіткої національної міської політики - частково через те, що муніципалітети перебувають під юрисдикцією провінцій. Проте після виборів 2015 року федеральний уряд запустив кілька програм, які реалізуються у найбільших містах Канади. Найбільша з них - 12-річний план уряду Трюдо «Інвестиції в інфраструктуру Канади» - має бюджет 180 мільярдів доларів. Канада, по суті, проводить національну міську політику іншими засобами. Цей важливий, хоча й неявний, міський порядок денний можна було б посилити, розширивши мандат агентств регіонального розвитку, включивши до нього міські регіони, а також створивши Канадський фонд інновацій для міст і національну обсерваторію з питань міської політики. [42]

Канадська державна підтримка міст здебільшого є побічним продуктом численних «перспективних» політик та галузевих програм, орієнтованих на економіку, довкілля та суспільство. Як зазначають європейські експерти з національної міської політики, імпліцитний підхід виявляється, коли «вищі рівні влади» впроваджують політики, «які не були спеціально розроблені для міст, але

мають значний вплив на них». Коли міська політика залишається імпліцитною, урядовцям вищого рівня, як зазначав один із високопосадовців, що брав участь у розробці «Нового курсу для міст і громад» уряду Пола Мартіна, «необхідно з'ясувати взаємодію між секторальними та просторовими заходами». [43]

Позиціонуючи свій підхід як одночасне «задоволення місцевих потреб і національних пріоритетів», федеральний уряд впроваджує численні політики і програми в містах, використовуючи ту чи іншу з трьох багаторівневих моделей управління.

Для її реалізації стратегій федеральний уряд веде переговори з провінціями та територіями про укладення «комплексних двосторонніх угод» (ІВА). В рамках цих угод муніципалітетам будуть делегуватися повноваження щодо адаптації інвестицій до місця їх реалізації. З точки зору міської політики, слід відзначити чотири аспекти цього підходу:

- збільшення федерального фінансового внеску в муніципальні проекти, що фінансуються за рахунок співфінансування;
- вимога, щоб інвестиції в інфраструктуру збалансовували пріоритети провінцій/територій та муніципалітетів;
- зосередження на результатах, визначених федеральним урядом через вісім цілей, які підкреслюють сталість землекористування та доступ до послуг;
- федеральні інвестиції у збір даних та спроможність муніципалітетів управляти своїми активами.

Політики просторової справедливості у міському плануванні США мають намір забезпечити справедливого доступу до ресурсів, послуг та можливостей для всіх громад, подолання історичних нерівностей та сприяння інклюзивному розвитку. .

*Політика сприяння справедливому житлу* введена у рамках Закону про справедливе житло 1968 року, і зобов'язує федеральні агентства та отримувачів федерального фінансування активно сприяти справедливому житлу та зменшувати сегрегацію. AFFH вимагає від місцевих урядів оцінювати та усувати бар'єри для справедливого житла, створюючи більш інклюзивні громади. Залежно від адміністрації політика AFFH змінювалася щодо ступеня її реалізації. [44]

Така політика як *інклюзивне зонування* вимагає та заохочує забудовників резервувати частину новозбудованих житлових одиниць для забезпечення доступності житла для домогосподарств з низьким рівнем доходу - це інструмент забезпечення доступного житла, який використовується для просування расової та економічної рівності в сотнях юрисдикцій по всій країні, підтримуючи зростання та розвиток житлового будівництва. Ширшою метою цього інструменту є подолання історичних моделей виключення та расової сегрегації. Інклюзивне житло - це насамперед оренда і частина багатоквартирних будинків, але воно також може бути у власності малозабезпечених верств населення, як правило, з обмеженнями на перепродаж, які обмежують зростання цін, щоб зберегти доступність житла і водночас забезпечити власникові можливість нарощувати статки. [45]

*Політика повних вулиць* (Complete Streets Policy) спрямована на допомогу громадам у розробці та впровадженні практик, які забезпечують безпеку вулиць для людей різного віку та здібностей, збалансовують потреби різних видів транспорту та підтримують місцеве землекористування, економіку, культуру та навколишнє середовище. [46]

В ідеалі, ця політика включає в себе наступне:

- Встановлює зобов'язання та бачення
- Визначає пріоритети для громад з недостатніми інвестиціями та послугами:
- Координує мандати

- Затверджує керівництво з дизайну
- Вимагає проактивного планування землекористування
- Вимірює прогрес
- Встановлює критерії для вибору проектів
- Створює план реалізації

Транзитно-орієнтований розвиток (Transit Oriented Development) - це швидкозростаюча тенденція у створенні яскравих, придатних для життя, сталих громад. Він прагне дати американцям можливість жити життям без повної залежності від автомобіля для мобільності та виживання. [47] (Рис.2.5.)



Рис.2.5. Ілюстрація TOP від Інституту транспорту та політики розвитку [48]

Транзитно-орієнтований розвиток (TOP) — це регіональне планування, ревіталізація міст, оновлення передмість і створення пішохідних районів разом узятих. Громадськість по всій країні сприйняла цю концепцію як найбільш бажане місце для життя, роботи та розваг. Девелопери швидко пішли за нею, щоб задовольнити високий попит на якісні міські місця, що обслуговуються залізничними системами.

Компоненти транзитно-орієнтованого розвитку:

- Пішохідний дизайн з найвищим пріоритетом для пішоходів
- Залізничний вокзал як визначна риса центру міста
- Громадська площа перед залізничним вокзалом
- Регіональний вузол, що містить суміш видів використання в безпосередній близькості (офісні, житлові, торгові, громадські)
- Висока щільність, пішохідний район в межах 10-хвилинного пішохідного кола навколо залізничного вокзалу
- Колектор підтримує транзитні системи, включаючи трамвай, легку залізницю, автобуси та ін.
- Спроектовано з урахуванням легкого використання велосипедів та скутерів як щоденного допоміжного транспорту
- Великі велопарковки в межах станцій
- Система прокату велосипедів та мережа велодоріжок інтегрована у станції
- Обмежена та керована парковка в межах 10-хвилинної пішохідної зони навколо центру міста / залізничного вокзалу
- Спеціалізована роздрібна торгівля на станціях, що обслуговує пасажирів та місцевих жителів, включаючи кафе, продуктові магазини, хімчистки

Транзитно-орієнтований розвиток (ТОР) являє собою критичну стратегію просторового планування для вирішення багатогранних викликів зміни клімату та глобальної енергетичної безпеки. Шляхом концептуалізації та впровадження цільних, орієнтованих на пішоходів міських середовищ, ТОР систематично зменшує автомобільну залежність та суттєво скорочує моделі енергоспоживання.

Стратегічний підхід до просторового проектування принципово трансформує інфраструктурні системи, демонструючи значний потенціал для драматичного скорочення використання транспортних засобів. Емпіричні дослідження свідчать, що комплексне впровадження транзитно-орієнтованого розвитку може потенційно

досягти до 85% зменшення автомобільних транспортних модальностей, презентуючи трансформаційний механізм для сталих екологічних та енергозберігаючих інтервенцій.

Через цілеспрямовану реконфігурацію просторових міських взаємозв'язків, транзитно-орієнтований розвиток постає витонченою парадигмою для вирішення сучасних екологічних викликів, пропонуючи системний підхід до пом'якшення антропогенного кліматичного впливу та одночасної оптимізації енергетичної ефективності в метрополітенних контекстах.

Ці політики та ініціативи є ключовими інструментами забезпечення просторової справедливості в міському плануванні США, сприяючи рівноправному доступу до ресурсів, інфраструктури та можливостей для всіх мешканців міста.

## **2.2. Соціально орієнтоване міське планування: підходи Барселони, Копенгагена, Відня**

У динамічному ландшафті сучасного урбаністичного середовища традиційні підходи до міського планування поступаються місцем більш комплексним, людиноцентричним стратегіям. Соціально орієнтоване міське планування постає як відповідь на складні виклики урбанізації XXI століття — від кліматичних змін до зростаючої соціальної нерівності та потреби у створенні більш інклюзивних міських просторів.

Трансформація міст від функціональних машин індустріальної епохи до живих, адаптивних екосистем є не просто технічним завданням, а глибоко соціальним і гуманістичним проєктом. Ключова теза полягає в тому, що місто перестає бути лише фізичним середовищем — воно стає складною соціальною платформою, де просторові рішення безпосередньо впливають на якість життя, соціальну взаємодію та можливості розвитку громад.

Соціально орієнтоване планування принципово змінює оптику урбаністичного мислення: замість домінування інженерних та економічних критеріїв на перший план виходять людські потреби, комфорт, психологічне благополуччя та соціальна рівність. Це підхід, який розглядає місто як живий організм, де кожен просторовий елемент — від велосипедної доріжки до громадського простору — є інструментом соціальної комунікації та розвитку.

У сучасному урбаністичному контексті необхідно переосмислити вулиці як публічні простори, місця, придатні для проживання, громадські простори та продовження житла. Ці вулиці повинні також слугувати простором для ігор, історії та місцевого життя. Переоцінка міського планування через призму традиційних міських кварталів може сприяти переосмисленню функцій вулиць і, як наслідок, сприяти соціальній взаємодії.

Барселона — щільне і компактне місто, яке має унікальну урбаністичну структуру з чіткими перевагами ефективного використання простору та мінімізації транспортних витрат. Водночас місто історично стикалося з гострою проблемою нестачі зелених насаджень, що є типовим викликом для середземноморських мегаполісів з інтенсивною забудовою. Кліматичне зобов'язання Барселони постало як стратегічна відповідь на цей виклик, визначивши амбітну мету збільшити площу міських зелених насаджень на 1,6 км<sup>2</sup>, що означає додавання 1 м<sup>2</sup> зелені на кожного мешканця міста. Для реалізації цієї мети муніципалітет розробив комплексні стратегічні документи: Стратегію стійкості та адаптації до зміни клімату і План розвитку зеленої інфраструктури та біорізноманіття. [49]

Ключовим інструментом трансформації міського простору став *проект Superblocks (Superilles)*, який принципово змінює пріоритети використання вуличного простору. Замість домінування автомобільного трафіку проект передбачає створення громадських зон, що дозволить розширити вільні від транспорту простори на понад 23 гектари. Це не просто екологічне рішення, а

глибока соціальна інтервенція, спрямована на повернення міського простору мешканцям, створення умов для комунікації, відпочинку та підвищення якості життя.

*Програма Суперблоки* є новим підходом до міської організації, спрямованим на перерозподіл громадських зон між транспортними засобами та пішоходами через спеціалізацію вулиць. Ця нова структура міської мобільності слугує для обмеження кількості вулиць, призначених для наскрізного руху, тим самим звільняючи решту вулиць для альтернативних функцій, таких як рекреація та відпочинок. Результатом цього ієрархічного переходу є поява нових міських одиниць, більших за квартал, але менших за мікрорайон, які отримали назву *суперквартали (Superblocks)* або *суперільєфи (Superilles)*. (Рис. 2.6.)



**Ajuntament  
de Barcelona**

Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2013-2018

## MODEL DE SUPERILLES

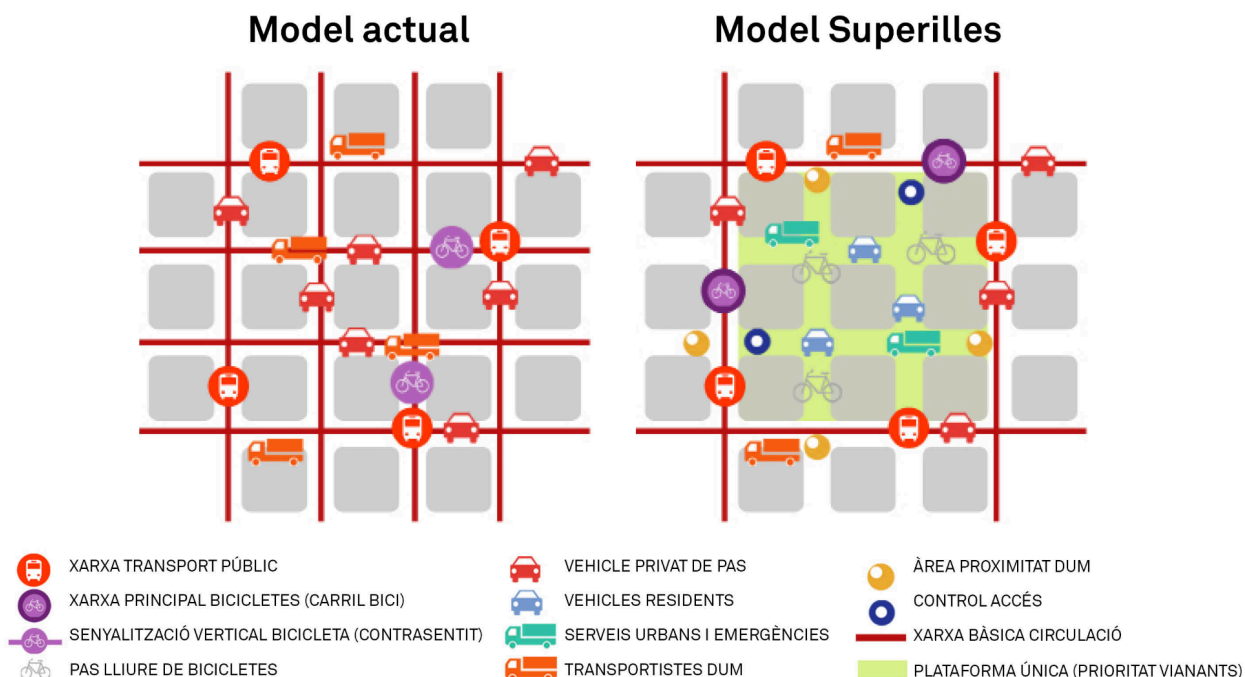


Рис. 2.6. Модель суперблоків [50]

Проект не передбачає великих фізичних змін, а радше тактичний урбанізм: просування м'яких заходів, які часто є недорогими і легко адаптуються. (Рис.2.7.) Це новий спосіб розуміння і надання користі місту, що дозволяє експериментувати. [49]



Рис. 2.7. Публічна зона відпочинку та бігова доріжка в суперблоці [51] [52]

Суперблоки сприяють міській трансформації, заснованій на максимальній участі та громадянській співвідповідальності на всіх етапах проекту. Міська рада Барселони пропонує максимальний рівень громадського діалогу та досягнення консенсусу щодо діагностики та пропозицій, а також щодо реалізації програми. Відправною точкою і постійним орієнтиром для міської ради Барселони є зобов'язання щодо зміни клімату, які вона вже прийняла. Завдяки колективним діям місто прагне забезпечити, щоб до 2030 року Барселона знизила рівень викидів CO<sub>2</sub>-еквіваленту на душу населення на 40% порівняно з рівнем 2005 року (3,14 ГЕГ/мешканця). Новий план також передбачає звільнення від автомобілів додаткових 33,4 гектарів району Ешампле і створення 6,6 гектарів зелених насаджень.(Рис. 2.7.) До 2023 року кожна третя вулиця буде перетворена на «зелену вісь».. [49]

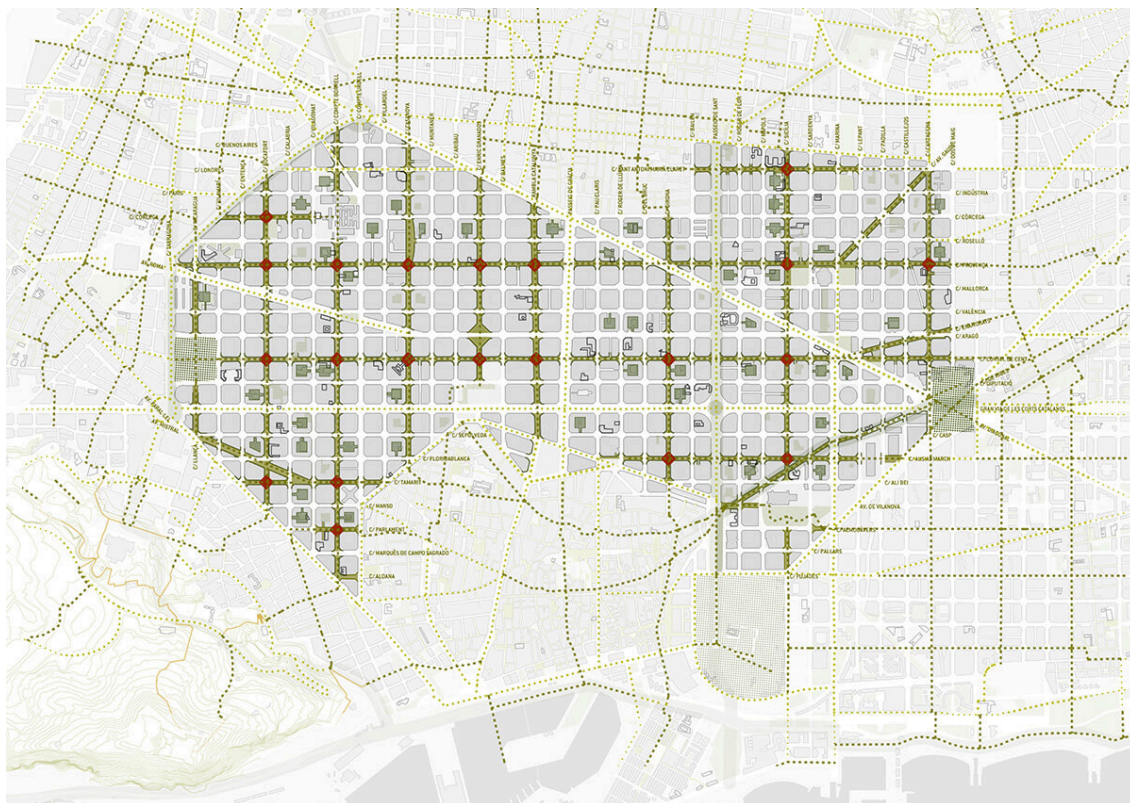


Рис. 2.8. Мережа нових зелених осей та скверів [53]

Для досягнення цих цілей міська рада Барселони також впроваджує різноманітні програми та проекти. План міської мобільності, пов'язаний з програмою Суперблоки, має вирішальне значення, оскільки він дозволить на 21% скоротити використання приватних автомобілів і мопедів у місті. З цією метою план передбачає низку стратегій, зокрема завершення будівництва 233 км велодоріжок до кінця 2018 року та впровадження нової «ортогональної» автобусної мережі для всього міста.

План міської мобільності встановлює, що все місто має бути організоване в суперблоки, тому програма включає планування мережі мобільності, щоб будь-який проект, який реалізується в місті, розроблявся відповідно до цієї нової структури. Таким чином, програма встановлює досить гнучкі функціональні критерії, які можна адаптувати до особливостей кожного району міста, забезпечуючи при цьому використання і функції, передбачені для всіх типів вулиць. У районах Сантс, Лес-Кортс і Поблену програма вже реалізована, а в

Орта і Сант-Антоні вона перебуває на стадії розробки. Наразі розглядається можливість залучення до програми інших районів. План окреслює загалом 60 напрямків дій та понад 300 заходів для досягнення більш сталої, безпечної та здорової мобільності з метою досягнення 81,52% поїздок пішки, громадським транспортом або велосипедом до 2024 року. Пропозиція розглядає пішохода як основу мобільності та наголошує на заходах щодо громадського транспорту, розподілу міських вантажів та регулювання наземного паркування. [54] (Рис. 2.8.)

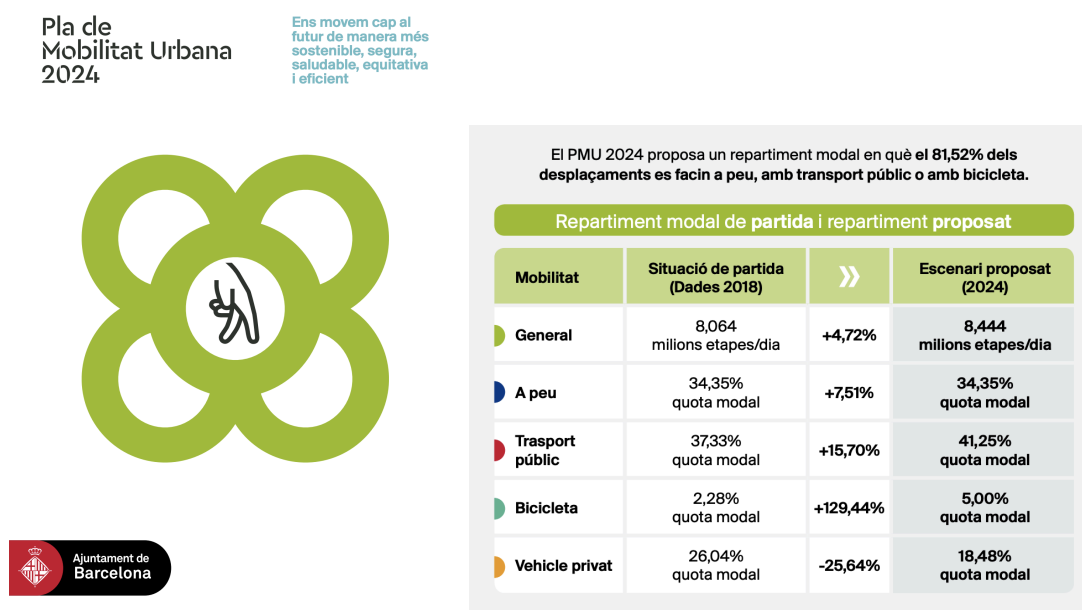


Рис. 2.9. Витяги з Плану міської мобільності Барселони 2024 [55]

Майбутнє сталих міст безпосередньо пов'язане з трансформацією транспортних систем, де пріоритет надається екологічним та людиноцентричним видам пересування замість приватних автомобілів на викопному паливі. Копенгаген є яскравим прикладом такої революційної урбаністичної стратегії, демонструючи комплексний підхід до міської мобільності. Амбітна мета міста - стати "найкращим велосипедним містом світу до 2025 року" - виходить далеко за межі простого транспортного планування. Це інтегрована стратегія, що поєднує одразу кілька важливих міських цілей: охорону здоров'я населення, досягнення кліматичної нейтральності та підвищення якості міського життя.

Копенгаген — унікальний приклад міста, де соціальна орієнтованість та стійкий розвиток перетворилися на повсякденну практику міського життя. Муніципальна стратегія розвитку базується на принципах інклюзивності та максимальної зручності для мешканців. Ключовими інструментами трансформації стали комплексні стратегії розвитку велосипедної інфраструктури, створення багатофункціональних публічних просторів та послідовна політика соціальної інтеграції.

Місто перетворило традиційні урбаністичні виклики на можливості для розвитку соціальної взаємодії, демонструючи, що ефективне міське планування — це насамперед мистецтво створення комфортного людиноцентричного середовища.

Статистика вражає: 41% мешканців міста обирають велосипед для щоденних поїздок на роботу або навчання, місто має загалом 397 км велосипедних доріжок; викиди CO<sub>2</sub> були скорочені на 72,6 % порівняно з базовим 2005 роком Кліматичного плану. Щорічно ведеться облік викидів CO<sub>2</sub>, який, серед інших категорій, включає викиди від дорожнього руху, споживання електроенергії та централізованого теплопостачання. [56] (Рис.2.9.)



Рис.2.10. Година пік у Копенгагені

Успіх Копенгагена базується на комплексному підході, який включає раціональне планування, послідовне інвестування в інфраструктуру та глибоку культурну трансформацію ставлення мешканців до міської мобільності. Адже, до 1962 року всі вулиці в центрі Копенгагена були зайняті автомобілями, а всі місця використовувалися як парковки, точнісінько як у сучасному Києві. Після нафтової кризи 1970-х років данська столиця почала ставити питання довкілля на перше місце в порядку денному. Тоді ж головну вулицю Копенгагена, Стрьогет, оголосили пішохідною зоною. Вона однією з найдовших пішохідних торгових вулиць у Європі - 1.1 км, і вже давно стала однією з найвідоміших у місті. (Рис.2.9.) [57]

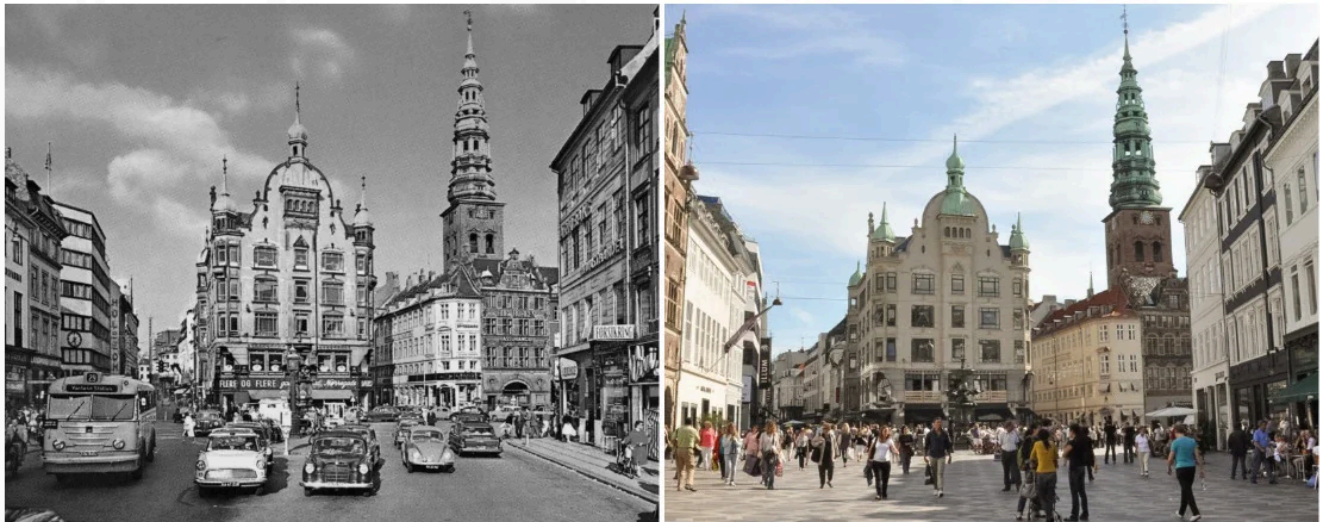


Рис.2.10. Вулиця Стрьогет у Копенгагені у 1960 році і зараз

Ціла низка містобудівних законів переосмислила міський громадський простір і заохочувала їзду на велосипеді, а не на автомобілі. Головним з них був податок на продаж у розмірі 180% на будь-яку нову машину - це означало, що автомобіль вартістю \$20 000 безпосередньо з автосалону насправді коштуватиме вам \$50 000, щоб виїхати з нього. Такий підхід мав на меті не просто наповнити бюджет, а кардинально змінити транспортну поведінку городян. Міська інфраструктура також зазнала значних трансформацій. Колишні автостоянки були переобладнані в громадські простори та зони для пішоходів, що додатково

стимулювало відмову від особистого автотранспорту. Статистика 2011 року красномовно ілюструє успіх цієї стратегії: лише 18% мешканців Копенгагена були власниками автомобілів. Навіть поява більш доступних мікроавтобусів з нижчим рівнем оподаткування не змінила загальної тенденції. Місто впевнено демонструвало, що пріоритет велосипедного та пішохідного руху - це не просто тимчасова мода, а усвідомлений вибір на користь більш здорового, екологічного та соціально орієнтованого міського середовища.[57]

«Право на житло є правом людини (статті 16 і 31 Європейської соціальної хартії)» і у Відні цей принцип втілений надзвичайно показово та ефективно. Однак, наприкінці XIX та на початку XX століть це місто потерпало від гострої нестачі житла. Передусім робітничий клас був змушений жити в тісних кварталах і великій бідності. Така надзвичайна скупченість і відсутність гігієни сприяли спалахам різноманітних епідемій. Реагуючи на ці умови, соціал-демократична міська влада, яка вперше була обрана після Першої світової війни, доклала цілеспрямованих зусиль для значного поліпшення житлової ситуації. На початку 1920-х років міська рада ухвалила першу програму житлового будівництва у Відні, яка передбачала будівництво 25 000 квартир протягом п'яти років. Фінансований переважно коштом податку на розкіш перший етап соціалістичного правління Червоного Відня призвів до того, що до моменту спроби нацистського перевороту в 1934 році в місті вже з'явилося 65 000 квартир, які здавалися в соціальну оренду. [58, 59] (Рис.2.10.)



Рис.2.11. Типовий приклад соціального житла у Відні періоду Червоного Відня (1920-1930-ті роки).

Основна мета полягала у створенні доступного, якісного житла для широких верств населення. Але було досягнуто набагато більшого: житлові райони зі «свіжим повітрям, світлом і сонцем», які водночас пропонували дитячі садки, школи, бібліотеки, а також комунальні послуги. Хоча рамкові умови і потреби змінювалися протягом багатьох років і десятиліть, місто Відень залишилося вірним своєму фундаментальному політичному наміру забезпечити своїх громадян сучасним і доступним житлом.

На відміну від інших європейських міст, у Відні ніколи не йшлося про використання муніципальних житлових комплексів як об'єкта для отримання прибутку. Віденська система сприяння житловому будівництву є одним з найважливіших інструментів забезпечення достатньої квоти доступного житла, незважаючи на зростаючий попит. Не в останню чергу завдяки цій перевазі Відень вважається одним із найпридатніших для життя міст світу. Жодне інше європейське місто не може похвалитися подібною сталістю своєї політики соціального житла - політики, від якої ніколи не відмовлялися, навіть коли дух епохи був продиктований неолібералізмом і приватизацією. Місто Відень підтримує субсидоване житлове будівництво і, на відміну від багатьох інших

мегаполісів, ніколи не розглядало питання про продаж цього муніципального фонду. Статистика вражає: сьогодні близько 50% усіх віденців живуть у субсидованому житлі - або в одній з 220 000 муніципальних одиниць, або в одній з 200 000 кооперативних квартир, збудованих за рахунок муніципальних субсидій. Лише у 1 800 муніципальних житлових комплексах Відня проживає близько півмільйона громадян. «Віденська модель» соціального житла гарантує, що і майбутні покоління матимуть доступ до достатньої кількості доступного житла.

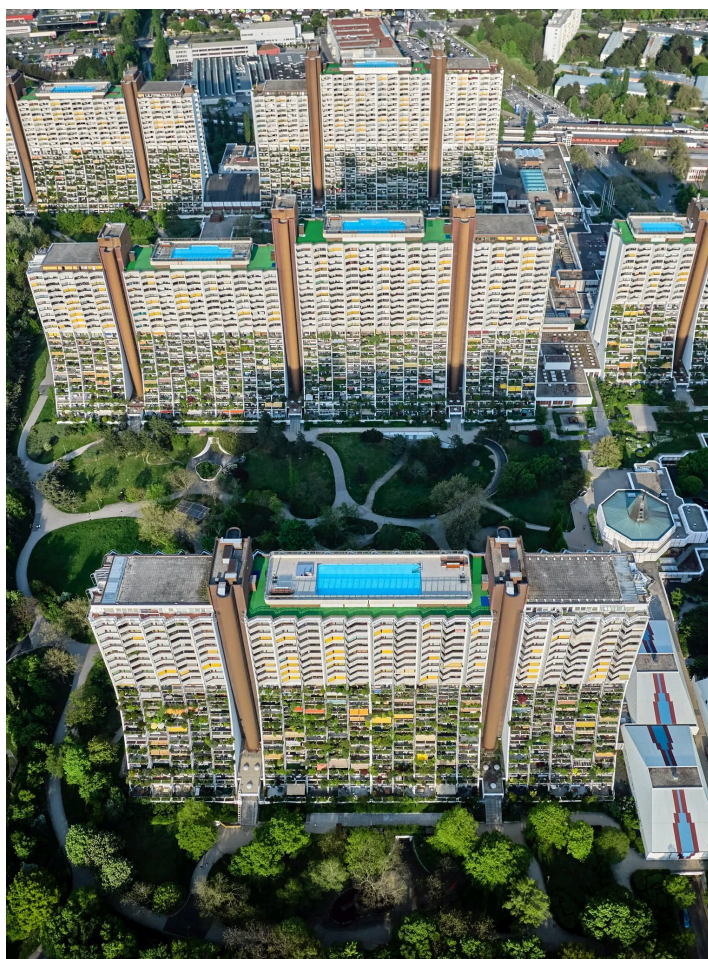


Рис.2.12. Альт-Ерлаа, один з найбільших комплексів з обмеженою прибутковістю у Відні

Архітектура соціального житла у Відні - це унікальний приклад продуманого міського планування, де функціональність і комфорт поєднуються з доступністю. Будинки зазвичай мають один під'їзд і надзвичайно лаконічну глибину - рідко перевищують 20 метрів. Це свідоме обмеження дозволяє створювати більш

інтимний і зручний житловий простір. Обмеження кількості квартир на поверсі забезпечує максимальне природне освітлення, даючи кожній квартирі достатньо денного світла, що позитивно впливає на психологічний комфорт мешканців.

Майже кожен будинок має власний затишний внутрішній дворик - своєрідний острівець спокою та комунікації для мешканців. Навіть сходи розглядаються як повноцінний публічний простір для неформального спілкування. Особливою архітектурною деталлю є вікно на даху, яке первісно призначалося для евакуації диму під час пожежі, але додатково забезпечує приток свіжого повітря та природного освітлення. Дизайн завжди був важливою характеристикою віденського житлового будівництва. При цьому Червоний Відень відкинув як модерністський рух, так і німецьку модель, надавши перевагу власній типології, що втілювалася у невеликих будинках, вписаних у міську тканину, з дитячими майданчиками та зеленими патіо.

Разючий контраст демонструє підхід до забудови в Північній Америці. Американські будівельні норми вимагають двох розділених коридором виходів, що значно ускладнює планування та "краде" корисну площу. Як наслідок, забудовники намагаються компенсувати втрачений простір збільшенням кількості квартир на поверсі, втрачаючи при цьому комфорт та якість життєвого простору.

У відповідь на розширення ЄС у 2004 році місто запропонувало перетворити аеродром на незалежний квартал Відня. У 2005 році міська рада провела конкурс на розробку генерального плану нового міста, який виграло шведське архітектурне бюро Tovatt Architects & Planners у співпраці з німецьким офісом N+Objektmanagement. У травні 2007 року муніципальна рада Відня одноголосно погодилася з цим планом. Seestadt Aspern - це цілий квартал, що будується в районі Донауштадт, Відень, Австрія. Це один з найбільших поточних містобудівних проєктів у Європі. Очікується, що після завершення будівництва в місті буде 25 000 мешканців і 20 000 робочих місць. Назване на честь озера Асперн, штучного озера, виритого в його центрі. (Рис.2.12.)



Рис. 2.13. Сучасне соціальне житло у Відні, архітектори — Berger+Parkkinen [60]

Отже, віденська модель наочно демонструє, що комфортне житло може бути одночасно доступним, функціональним та естетично привабливим за умови впровадження соціально орієнтованого підходу до його проектування.

### **2.3. Інструменти забезпечення рівного доступу до міських ресурсів**

Аналізуючи сучасні практики та політики інклюзивного розвитку міського середовища, можна виділити комплексну систему інструментів, спрямованих на забезпечення рівного доступу для всіх мешканців.

Архітектурно-просторові інструменти включають фізичну адаптацію міського простору: обладнання пандусів, тактильної плитки, спеціальних позначок для осіб з вадами зору, доступних входів до будівель, адаптованих зупинок та пішохідних переходів. Особливо важливим є створення безперешкодного середовища, яке дозволяє вільно пересуватися людям з різними фізичними можливостями.

Цифрові інструменти передбачають розробку інтерактивних карт доступності, мобільних додатків з маршрутами для маломобільних груп, систем навігації та інформаційної підтримки. Такі технологічні рішення суттєво полегшують орієнтацію в міському просторі та отримання необхідної інформації.

Соціально-освітні механізми охоплюють впровадження навчальних програм з формування інклюзивної культури, підготовку службовців до роботи з різними групами населення, організацію консультативних платформ та механізмів зворотного зв'язку. Важливим аспектом є створення середовища взаємної поваги та порозуміння.

Економічні інструменти включають систему пільг та підтримки: знижки на транспорт, субсидії для адаптації житла, грантову підтримку соціальних ініціатив, механізми квотування робочих місць та професійної перепідготовки. Такі заходи спрямовані на забезпечення економічної інклюзії та підтримку самостійності.

Правові інструменти базуються на розробці місцевих нормативних актів, стандартів універсального дизайну, механізмів контролю за дотриманням прав маломобільних груп. Юридичний супровід, медіація та моніторинг є ключовими елементами забезпечення рівноправності.

Технологічні рішення представлені інноваційними розробками: розумні світлофори з аудіосупроводом, системи екстреної допомоги, додатки для виклику соціального таксі, адаптовані комунікаційні платформи з субтитруванням та сурдперекладом.

Ефективність цих інструментів залежить від комплексного підходу та тісної взаємодії між місцевою владою, громадськими організаціями, бізнесом та активними мешканцями. Кінцева мета - створення міського середовища, де кожен

має рівні можливості для самореалізації, незалежно від індивідуальних особливостей та потреб.

Такий системний підхід не лише покращує якість життя окремих груп населення, але й сприяє формуванню більш інклюзивного, солідарного та гуманного міського простору.

#### **2.4. Використання технологій та даних для підвищення просторової справедливості**

Технології вже знаходяться в авангарді ініціатив «розумних міст», і з'являється тенденція до автономного урбанізму, де штучний інтелект бере на себе провідну роль у процесах прийняття рішень у міському плануванні та управлінні містом. Багаті на дані та складні виклики міста слугують продуктивним підґрунтям для розвитку ШІ з точки зору технологічних наслідків та вивчення його впливу на соціальну стійкість, зосереджуючись на добробуті нинішнього та майбутніх поколінь. [61]

Сучасне місто перетворюється на складну соціотехнічну екосистему, де цифрові технології та штучний інтелект стають не просто інструментами управління, а повноправними агентами просторового розвитку. Геоінформаційні системи (GIS) та дані, алгоритми машинного навчання (Machine Learning) та аналітика великих даних (Big Data) дозволяють здійснювати глибокий просторовий аналіз, виявляти приховані соціальні нерівності та розробляти високоточні стратегії підвищення якості міського середовища.

Ключова трансформація відбувається в парадигмі прийняття рішень: від реактивного підходу до проактивного, заснованого на передбаченні та моделюванні соціально-просторових процесів. Штучний інтелект спроможний не лише діагностувати наявні проблеми, але й прогнозувати потенційні сценарії розвитку міських систем, пропонуючи випереджальні рішення.

Водночас автономний урбанізм висуває принципово нові етичні та соціальні виклики. Постає фундаментальне питання про баланс між технологічною ефективністю та людиноцентричністю міського простору, про межі алгоритмічного втручання в соціальні процеси та необхідність збереження людської суб'єктності в управлінні містом.

Технології можуть стати інструментом не лише оптимізації, але й демократизації міського простору - створення середовища, де кожен мешканець отримує розширені можливості участі, впливу та самореалізації. Йдеться про принципово новий тип урбаністичної демократії, заснованої на даних, прозорості та колективному інтелекті.

Саме тому дослідження технологічних механізмів підвищення просторової справедливості набуває критичного значення. Мова йде про формування нової методології розуміння міста - як живої, динамічної системи, здатної до самоналаштування та адаптації на основі постійного аналізу соціальних потоків та взаємодій.

## **РОЗДІЛ 3. АНАЛІЗ МІСЬКОГО ПЛАНУВАННЯ ТА ДИЗАЙНУ В УКРАЇНІ КРІЗЬ ПРИЗМУ ПРОСТОРОВОЇ СПРАВЕДЛИВОСТІ**

### **3.1. Просторові диспропорції та соціальна нерівність в українських містах**

Українські міста являють собою складну мозаїку соціально-просторових нерівностей, що формувалися під впливом історичних, економічних, політичних та інфраструктурних чинників. Просторова сегрегація стала визначальною характеристикою урбаністичного ландшафту, відображаючи глибокі соціоекономічні відмінності між різними районами та групами населення.

Найсуттєвіші загрози соціального відторгнення в Україні найяскравіше проявляються через глибокі диспропорції в доступності базових послуг. Центральним викликом є фундаментальний розрив між урбаністичними центрами (столиця, обласні центри) та периферійними територіями (сільська місцевість, малі міста). [62]

Система охорони здоров'я демонструє особливо різючі контрасти. Економічні бар'єри у вигляді низьких доходів населення поєднуються з критичною фізичною недоступністю медичних послуг. Сільські поселення фактично позбавлені повноцінної медичної інфраструктури: бракує сучасних медичних закладів, кваліфікованого персоналу, діагностичного обладнання та навіть базових екстрених служб, як-от швидка допомога.

Освітні, культурні та інформаційно-комунікаційні послуги також підтверджують глибину соціального розколу. Мешканці периферійних територій опиняються в умовах системної ізоляції, позбавлені можливостей доступу до якісної освіти, культурних ресурсів та сучасних комунікаційних технологій, що створює замкнене коло соціальної ексклюзії. Найсуттєвішою загрозою

соціального відторгнення у сфері освіти є фізична недоступність закладів дошкільної та частково шкільної освіти, особливо в сільській місцевості. У 1990-х роках несприятливі демографічні зміни спричинили масштабну деградацію освітньої інфраструктури, ключові наслідки якої:

- Закрито 40% державних дошкільних закладів
- Найбільше постраждала сільська місцевість
- Основна причина - розпад колгоспів і радгоспів, які утримували ці заклади

Процес скорочення освітньої мережі мав системний характер і призвів до формування стійких просторових бар'єрів доступу до якісної освіти для сільських мешканців, особливо для дітей дошкільного та молодшого шкільного віку. Як наслідок, у 2010 р. в 71 % сільських населених пунктів не було дошкільних навчальних закладів. [62]

Цифрова та комунікаційна ізоляція населення безпосередньо пов'язана з фізичною та економічною недоступністю транспортної та інформаційної інфраструктури. Станом на початок 2010 року 113 населених пунктів не мали під'їзних доріг із твердим покриттям, що значно ускладнювало їхній зв'язок із іншими територіями. У 2009 році понад 9 % домогосподарств стикалися з відсутністю регулярного транспортного сполучення з населеними пунктами вищого рівня, причому 82 % із них проживали в сільській місцевості. [62]

У ході опитування експертів-географів Наталії Мезенцевої та Владислава Мельничука в рамках дослідження регіональних аспектів поширення бідності в Україні у 2012 році, було здійснено спробу ідентифікувати регіони з найбільшим і найменшим рівнем соціального розриву. За результатами опитування було встановлено, що найвищий рівень соціальної нерівності спостерігається в місті Києві, Донецькій та Дніпропетровській областях, тоді як найменший – у Чернігівській, Тернопільській, Житомирській, Кіровоградській, Рівненській, Сумській та Херсонській областях. [63] (Рис. 3.1.)

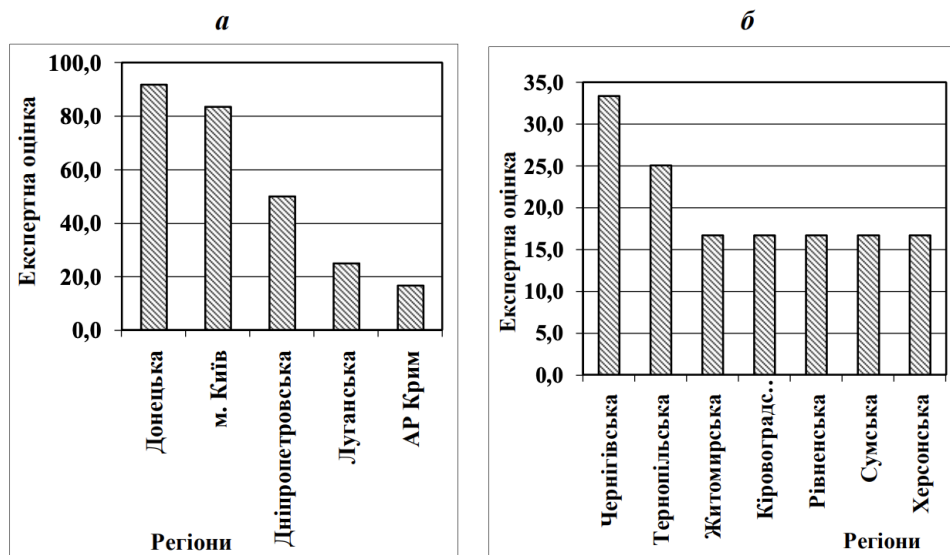


Рис. 3.1. Регіони з найбільшим (а) та найменшим (б) соціальним розривом [63]

Це може бути наслідком значної економічної диференціації населення, високого рівня урбанізації та диспропорційного розподілу ресурсів у першій групі регіонів, тоді як друга група, що складається переважно з аграрних або менш урбанізованих територій, демонструє відносно збалансований соціально-економічний розвиток.

Іншим показником рівня поширення бідності є рівень забезпеченості населення приватними легковими автомобілями. Протягом усього пострадянського періоду цей показник демонстрував стійке зростання. Водночас, якщо у 1991 році найвищий рівень автомобілізації спостерігався в Запорізькій, Дніпропетровській, Черкаській та Полтавській областях, а також в Автономній Республіці Крим, то в 2000-х роках лідерство перейшло до Києва та Київської області. [62]

За результатами кластерного аналізу по десяти певних індикаторах, таких як середньомісячна заробітна плата та обсяг реалізованих послуг на одну особу, експертами-географами також було виділено 5 груп регіонів України за рівнем бідності та умовами формування середнього класу:

1. Київ – найнижчий рівень бідності та найсприятливіші умови для середнього класу.

2. Харків, Донецьк, Дніпро, Запоріжжя, Київщина, Одещина – низький рівень бідності, але велика внутрішньорегіональна нерівність і проблеми монофункціональних поселень.

3. Львів, Полтава, Миколаїв, Луганськ, АР Крим – порівняно високий рівень бідності серед сільських жителів, але сприятливі умови для середнього класу.

4. Черкаси, Кіровоград, Херсон, Рівне, Івано-Франківськ, Волинь, Суми, Житомир, Хмельницький, Чернігів, Вінниця – високий рівень бідності, але умови для середнього класу в містах.

5. Чернівці, Тернопіль, Закарпаття – найвищий рівень бідності та найменш сприятливі умови для розвитку середнього класу.

На період поточного воєнного часу Держстат призупинив усі дослідження. Втім, наприкінці 2023 року за підтримки ЮНІСЕФ було проведено дослідження умов життя українських домогосподарств, використовуючи методологію, наближену до стандартів Держстату. Згідно цих досліджень, Закарпатська та Чернівецька області стали єдиними регіонами в Україні, де рівень бідності залишився не зріс порівняно з 2021 роком, в той час як в усіх інших областях України бідність зросла.

### **3.2. Аналіз міських політик та стратегій (Київ, Львів, Харків, Одеса)**

Міські політики та стратегії просторового планування чотирьох найбільших та найвпливовіших міст України: Києва, Львова, Харкова та Одеси дозволяють розглянути основні напрями розвитку міст, зокрема в контексті забезпечення просторової справедливості, економічного розвитку та соціальної інтеграції. Ці міста були обрані через свою значущість для економічного, соціального та культурного розвитку країни, а також через різні підходи до міського планування

та управління, що можуть впливати на рівень соціальної справедливості та сталого розвитку.

Київ, як столиця, є центром політичного та економічного життя країни, і його політики визначають багато аспектів розвитку інших міст. Львів, із своєю багатою культурною спадщиною та динамічним економічним розвитком, займає важливе місце в заходах щодо збереження історичної архітектури та забезпечення доступності міських ресурсів. Харків, зокрема через свою промислову та наукову значущість, має особливості в плануванні, пов'язані з інфраструктурними змінами. Одеса, як важливий портовий та туристичний центр, має унікальні вимоги до інфраструктури та екології, що також впливає на її міські стратегії.

Кожне з цих міст має свої особливості, що дозволяє зрозуміти різноманіття підходів до забезпечення рівного доступу до ресурсів та формування справедливого міського середовища.

Київ є не лише столицею України, а й важливим центром політичної, економічної та культурної діяльності, що визначає ключові виклики для планування та управління міським середовищем. Поточний вектор розвитку простору Києва здебільшого фокусується на інфраструктурі, і уникає гострішої потреби міста, особливо в часи повномасштабного вторгнення - житлової політики.

Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року затверджена Київською міською радою описує загальні орієнтири та завдання для розвитку міської інфраструктури, екології, транспортної системи та соціальних послуг. (Рис.3.2.)

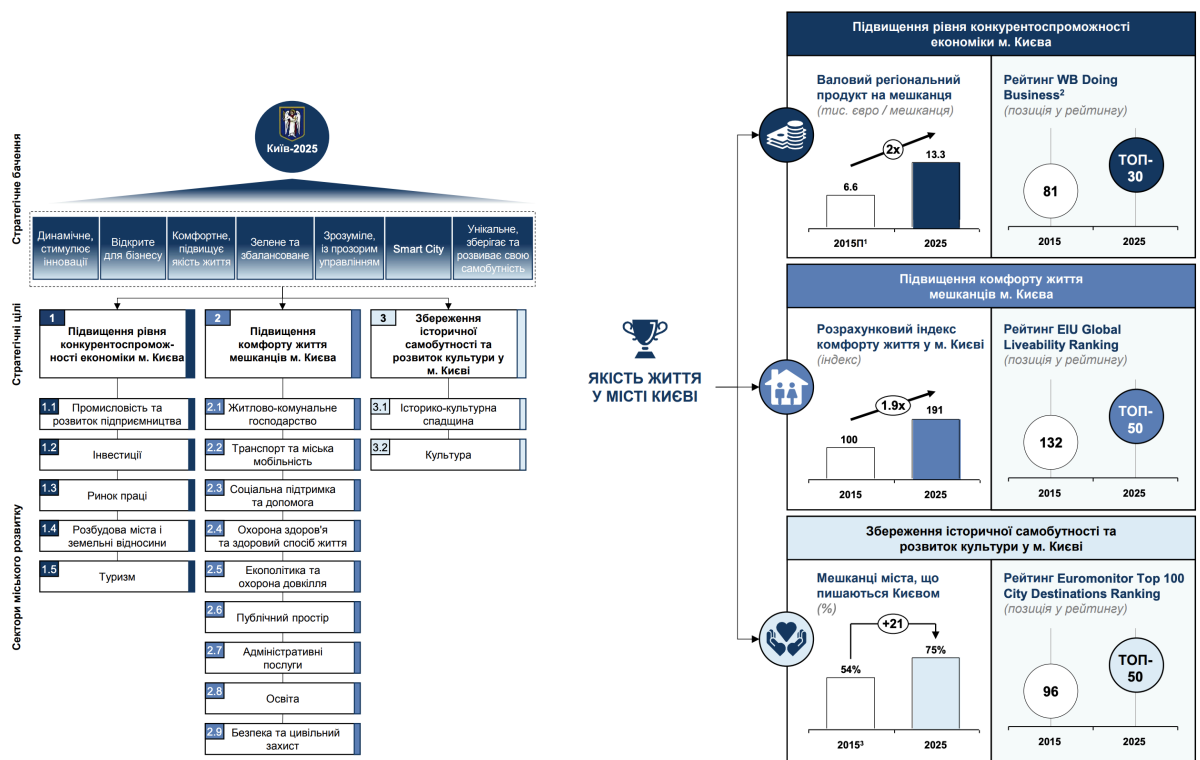


Рис.3.2 Довгострокове бачення, стратегічні цілі та сектори розвитку міста Києва та їх індикатори [65]

Виклики та наслідки для столиці через повномасштабне вторгнення в Україну, зокрема, для економіки, соціального розвитку та життєзабезпечення міста, вимагали перегляду та актуалізації пріоритетів, цілей і завдань, що були визначені у Стратегії–2025. Тому, була оновлена Стратегія розвитку міста Києва до 2027 року з урахуванням наслідків і викликів воєнного стану в Україні. [66]

Так, найважливішими напрями подальшого розвитку міста, стали:

- безпечне, комфортне та безбар'єрне середовище;
- стала робота комунального господарства та транспорту;
- посилення соціального захисту, соціальна підтримка Захисників і Захисниць України;
- доступність освітніх, медичних, соціальних послуг та цифрових сервісів;
- підтримка бізнесу та забезпечення робочими місцями;
- утвердження національної ідентичності.

Генеральний план Києва є основним документом просторового розвитку столиці. Останній затверджений документ датований 2002 роком, однак неодноразово оновлювався. Новий проєкт Генплану (станом на 2020-ті роки) передбачав:

- Децентралізацію міських функцій (створення поліцентричної структури міста).
- Обмеження розширення міської межі та ущільнення забудови.
- Розвиток транспортної інфраструктури, зокрема метро та швидкісного трамвая.
- Збереження природних територій (екологічні коридори, обмеження хаотичної забудови).

Проєкт-завдання підписано спільно з головою Національної спілки архітекторів України та головним архітектором Києва. Документ також схвалила робоча група, до складу якої увійшли експерти (зокрема міжнародні) та представники влади. Наступним кроком стане визначення виконавця робіт, який розпочне розробку містобудівної документації. До цього процесу також обіцяють залучати професійну спільноту, міжнародних експертів та громадськість.

Генеральний план Києва-2020 — це спроба оновлення чинного Генплану 2002 року. Проєкт було розроблено ще у 2010-х роках із перспективою реалізації до 2020 року. Документ передбачав контроль над хаотичною забудовою, розвиток транспортної мережі та збереження зелених зон. Фактично він так і не був ухвалений через критику з боку експертів і громадськості.

У 2025 році постала потреба в оновленні діючого Генплану-2020. Оновлений Генплан-2040 має враховувати обороноздатність міста, розвиток укриттів, транспортну та енергетичну стійкість, а також створення інклюзивного міського простору. План також передбачає адаптацію до міграційних змін і формування нових функціональних зон.



галузей. Дослідники Mistosite стверджують, що тільки завдяки використанню нових, гнучких, орієнтованих на громадянина парадигм, показаних на діаграмі нижче, ми можемо розпочати процес відновлення довіри громадськості до професії планувальника та здатності професії служити суспільному благу в прозорий і демократичний спосіб. Ці зміни у мисленні дозволять здійснити подальшу трансформацію практики та правил. Автори сподіваються, що наступне покоління містобудувальників, розмірковуючи над викладеними вище цінностями та принципами, зможе критично взяти участь у процесі створення нового планування для Києва та заміни наявної системи, яка компрометує ідеали планування на користь короткозорих рішень. [68]



Рис.3.4. Інтеграція підходів згори та знизу на основі методології «Тактичний урбанізм. Короткострокові дії, довгострокові зміни» [68]

У межах оновлення Генплану Києва до 2040 року також розробляється *транспортна модель*, яка включає:

- реконструкцію вулично-дорожньої мережі;
- розвиток метрополітену (будівництво нових станцій, ліній);

- покращення умов для пішоходів і велосипедистів;
- створення пересадкових вузлів і системи "park and ride" [69]

Водночас у фаховому середовищі часто порушується питання щодо збереження автомобілецентричної орієнтації проєктних рішень у Києві, що суперечить задекларованим принципам сталої мобільності. План сталої міської мобільності (ПСММ) — це стратегічний документ розвитку міста в транспортній сфері, який має задовольняти потреби в мобільності як для мешканців, так і для бізнесу, а також враховувати їх оточення з метою покращення якості життя. ПСММ є сучасним інструментом для планування розвитку міської мобільності, який інтегрує та узгоджує різні документи в цій галузі (плани, стратегії, концепції, програми), забезпечуючи стратегічне бачення пріоритетів розвитку. Він також передбачає ефективну систему моніторингу та оцінювання виконання плану.

Попри загальноєвропейську, а з недавніх пір і загальноукраїнську тенденцію до розробки та впровадження Планів сталої міської мобільності (ПСММ), аналогічний документ на рівні всього міста Києва станом на сьогодні досі не розроблено. Єдиним винятком є локальна ініціатива Подільського району, в межах якої станом на зараз в розробці ПСММ на районному рівні. У процесі розробки ПСММ беруть участь експерти Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH у тісній співпраці з Подільською районною державною адміністрацією (РДА) та представниками громадськості. Це свідчить про відсутність комплексного стратегічного бачення мобільності у масштабі всієї столиці. Втім, експерти, які працюють над планом для Подільського району, зазначають, що його основною метою є демонстрація того, що місто може бути зручним для своїх мешканців. Таким чином, вони прагнуть переконати містян у тому, що комфортне міське середовище можливе. Проте, за словами експерта з транспортного моделювання, директора “Про мобільність” та викладача кафедри міського будівництва КНУБА Дмитра Беспалова, в Києві наразі ще не сформувався достатній попит на якісну інфраструктуру. [70]

Таким чином, досі у Києві присутній нерівномірний розвиток транспортної інфраструктури, що проявляється у суттєвому дисбалансі між центральними районами міста, де інфраструктура є відносно розвиненою, та периферією, яка часто залишається недостатньо охопленою якісними транспортними послугами. Також низький рівень інтеграції між різними видами транспорту, зокрема між метрополітеном, наземним громадським транспортом та велосипедною інфраструктурою. Це обмежує ефективність пересування містом та знижує привабливість громадського транспорту як альтернативи приватному автомобілю. Недостатня інклюзивність транспортної системи, що ускладнює доступ до пересування для маломобільних груп населення, включаючи людей з інвалідністю, осіб похилого віку та батьків з дітьми. Відсутність цілісної політики щодо впровадження екологічно чистих видів транспорту, що стримує прогрес у напрямку декарбонізації транспортної системи та зниження негативного впливу на довкілля.

В той же час Львів стає одним з провідних міст України в галузі планування та урбанізму, розробляючи та впроваджуючи низку стратегічних документів, спрямованих на всебічний розвиток міста та підвищення якості життя мешканців.

Комплексна стратегія розвитку Львова 2012-2025 є основоположним документом, що окреслює стратегічні напрямки розвитку міста, націлені на покращення життя громадян, економічне зростання та збереження культурної спадщини.

Ключові принципи стратегії включають:

- Сталий розвиток, що передбачає задоволення сучасних потреб з урахуванням інтересів майбутніх поколінь;
- Інтегрованість, яка забезпечує узгодженість із загальнодержавними та регіональними програмами;
- Партнерство між владою, громадським сектором, бізнесом та мешканцями

- Інноваційність через застосування передових підходів та технологій.

Пріоритетними напрямками розвитку визначено економіку через підтримку підприємництва, залучення інвестицій та створення робочих місць; інфраструктуру шляхом модернізації транспорту, комунального господарства та впровадження енергоефективних рішень; соціальну сферу для підвищення якості освіти, медицини та збереження культурної спадщини; екологію через збільшення зелених зон, зменшення забруднення та ефективне управління відходами; а також туризм через популяризацію Львова та розвиток відповідної інфраструктури. [69]

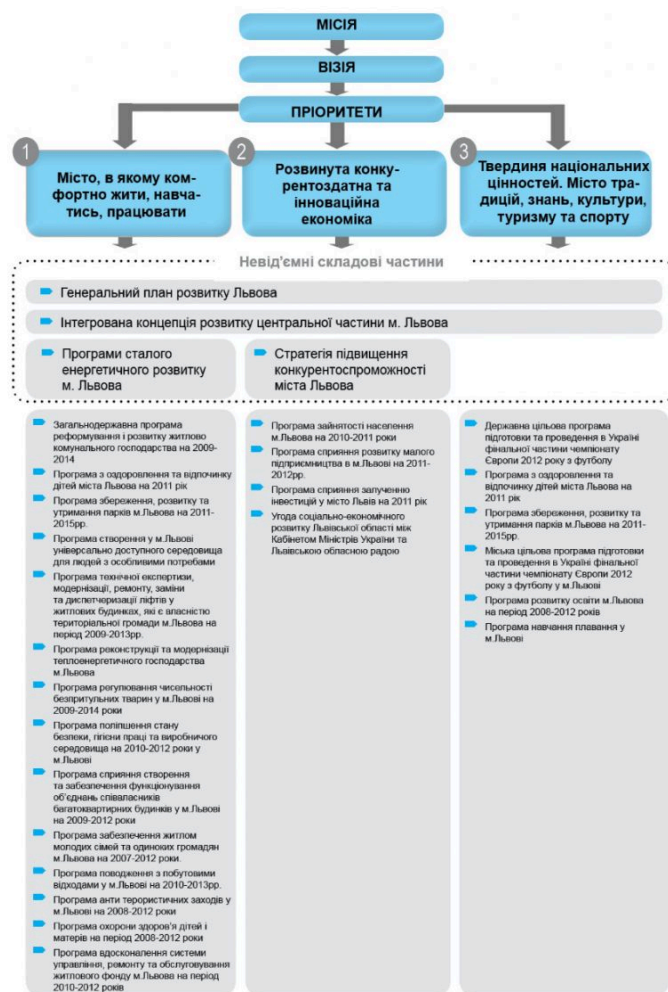


Рис.3.5. Місія, візія та пріоритети розвитку Львова [71]

Інструментами реалізації стратегії є диверсифіковане фінансування з різних джерел, система моніторингу й оцінки результатів та активне залучення громадськості до прийняття рішень. Очікуваними результатами впровадження

стратегії є економічне зростання, модернізована інфраструктура, підвищення якості життя, покращення екологічної ситуації та розвиток туристичної галузі. Успішна реалізація стратегії вимагає узгоджених зусиль усіх зацікавлених сторін та гнучкого реагування на нові виклики і можливості.

У 2018 році Львів опинився на роздоріжжі. Використання автомобіля стало важливим символом соціального статусу та рівня достатку. У попередні роки спостерігався значний зріст показників володіння та користування автомобілем, зокрема в нових житлових масивах, часто розташованих у районах з незручним транспортним сполученням. Мешканці міста вимагали забезпечення новобудов паркомісцями в обсязі сто відсотків. Хоча кількість переміщень на приватних автомобілях залишалася значно меншою, ніж у схожих західноєвропейських містах, затори викликали значні незручності, особливо в районах, розташованих поблизу центру міста.

Тоді ж у відповідь на виклик Львівська міська рада та Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH розпочали спільну роботу над проектом «Інтегрований розвиток міст в Україні». Завдяки постійному залученню громадськості та відкритому процесу розробки, ця робоча група заклала основу для створення ПСММ Львова, який був затверджений Львівською міською радою у лютому 2020 року. Під час розробки ПСММ Львівську команду експертів та управлінців консультували експерти з Швейцарії та Німеччини з таких компаній як Basler & Hofmann AG, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Burkhard Horn: Mobilität & Verkehr – Strategie & Planung. [70]

Як і багато інших ПСММ, цей довгостроковий план розвитку міста включає в себе 15-річне бачення та детальний чотирирічний план дій, який передбачає перегляд та коригування кожні чотири роки, останній з яких зараз розробляється. Документ передбачав перехід до сталих видів пересування, зокрема пішохідного, велосипедного та громадського транспорту, з метою забезпечення доступності для всіх мешканців незалежно від віку, статі, доходів чи стану здоров'я. [72]

Основними цілями ПСММ були:

- Vision Zero – нульова смертність на дорогах;
- Місто, дружнє до людей;
- Ефективний, комфортний, екологічний громадський транспорт;
- Оптимізація руху автотранспорту в місті;
- Збільшення використання велосипедів;
- Місто коротких відстаней;
- Скоординоване управління мобільністю та високий рівень компетентності персоналу;

План також передбачав впровадження єдиного квитка, облаштування островців безпеки, підвищених переходів та перехресть, звуження смуг руху, проєктування перехресть-кілець та обмеження швидкості в центрі міста до 30–40 км/год. [72]



Рис.3.6. “Ціль 3. Ефективний, комфортний та екологічний громадський транспорт” витяг з каталогу заходів ПСММ Львова

У 2022 році Львів затвердив Інтегровану концепцію розвитку міста «Львів 2030», яка визначає містобудівну політику до 2030 року та включає аспекти житлової і транспортної сфери, екології, соціальної і технічної інфраструктури, культури, освіти, туризму та громадських просторів. [73]

Концепцію розробляла Львівська міська рада у співпраці з місцевими та міжнародними експертами, представниками відповідних галузей і громади міста. У додатку до концепції зазначається, що вона виступає як суспільний договір, що координує інтереси та дії органів влади, бізнесу, професійних спільнот, організацій та мешканців міста.

Сценарій інтенсивного просторового розвитку передбачає більш ефективне використання наявних ресурсів міської тканини з мінімальним розширенням забудови за межі міста. Особлива увага приділяється переосмисленню функцій існуючих територій в радіусі до п'яти кілометрів від центру Львова, що визначено як «пояс можливостей». Розвиток цих територій у межах пішої доступності від центру сприятиме формуванню «міста коротких відстаней», що, в свою чергу, зменшить потребу мешканців у використанні автомобілів. Цей сценарій передбачає також підтримку та модернізацію існуючої інфраструктури. Для уникнення неефективного використання територій, які в минулому були зайняті під промисловість, транспорт та малощільну односімейну забудову й знаходяться в «поясі можливостей», передбачається розвиток стратегічно важливих об'єктів для міста. Оскільки ці ділянки зазвичай мають залізничне сполучення, це сприятиме розвитку мобільності в місті.

Велике значення у концепції також приділено і розвитку житлової політики. Зокрема, передбачено такі заходи:

- У містобудівній документації додати просторовий ресурс для покращення житлових умов мешканців з орієнтовним показником 28 м<sup>2</sup> житла на особу до 2030 року;

- Забезпечити екологічно орієнтовані зв'язки між територіями інтенсивної забудови, що утворилися в сусідніх населених пунктах, та містом;

- Модернізувати житловий фонд в історичній частині міста через розробку проєктів оновлення кварталів;

- Провести і енергоефективну модернізацію будівель 60-х – 80-х років, поліпшити технічний стан будівель і працювати з прибудинковими територіями;

- Впровадити сучасні системи енергозбереження та індивідуальні теплові пункти у всіх районах міста;

- Розробити комплексний план для підвищення комфорту окремих районів міста з акцентом на житлову функцію;

Розвиток мобільності та транспортного сектору передбачає такі заходи та проєкти:

- Розвиток наявної мережі громадського транспорту з продовженням поточних ліній, посилення сполучень в межах «кільця можливостей»;
- Організація мережі транспортно-пересадкових вузлів;
- Організація системи Park and Ride на в'їзді в місто;
- Впровадження системи дозування автотранспорту в напрямку міського центру та на в'їзді у місто;
- Розбудова, розвиток та вдосконалення середнього транспортного кільця;
- вдосконалення вузлів;
- Організація паркування в центральній частині міста;
- Впровадження міської електрички;
- Розвиток веломережі та формування велопішохідних зв'язків Green Links;
- Будівництво канатної дороги між центром міста та Підзамчем;

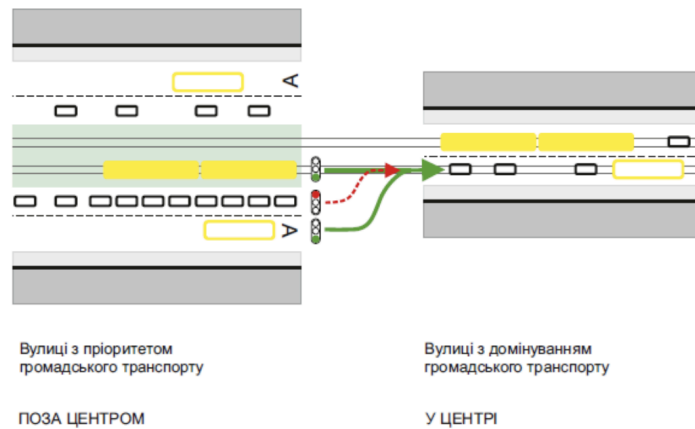


Рис.3.7. Принцип дозування в'їзду автомобілів в центр міста [74]

Львів активно враховує екологічні аспекти у своїх міських політиках, розробляючи стратегії та проєкти, спрямовані на сталий розвиток міста. Влада та місцеві організації ставлять за мету збереження природного середовища, зменшення забруднення та забезпечення енергоефективності в міському середовищі. Це включає як розвиток екологічно чистого транспорту, так і модернізацію будівель, інтеграцію зелених зон та збереження природного каркасу міста. Львів ставить перед собою завдання створення сталого та комфортного середовища для своїх мешканців, де екологічні ініціативи є важливою частиною довгострокового планування розвитку. Так, згідно Інтегрованої концепції розвитку міста «Львів 2030» розвиток екології передбачає такі заходи та проєкти:

- Збереження від забудови зелених масивів міста, їх використання для рекреації;
- Розвиток міських парків з покращенням інфраструктури та набору функцій;
- Формування нових парків та скверів;
- Відновлення та розвиток системи міських водойм;
- Формування системи збору і переробки відходів та будівництво сміттєпереробного заводу;
- Будівництво станції зброджування осаду на території каналізаційних очисних споруд міста;

- Розвиток мережі електротранспорту, стимулювання будівництва комплексу електрозаправок;
- Облаштування міської системи моніторингу повітря;
- Будівництво муніципального притулку для безпритульних тварин; [75]

Незламний Харків, незважаючи на значні руйнування, завдані війною, продовжує відновлення та активно працює над створенням стійкої та комфортної міської середовища для своїх мешканців. Місто, яке є важливим економічним і культурним центром України, орієнтоване на модернізацію інфраструктури, покращення транспортної доступності та сталий розвиток. В умовах післявоєнної реконструкції Харків має амбітні плани на майбутнє, спрямовані на впровадження інноваційних рішень у різних сферах — від екології та транспорту до соціальної інклюзії. У цей період місто намагається відбудуватися не лише як простір, але й як ефективна система, що задовольняє потреби своїх мешканців та відповідає вимогам сучасного міського розвитку.

Генеральний план міста Харкова до 2026 року було затверджено рішенням Харківської міської ради № 89/04 від 23 червня 2004 року. Документ розроблений Українським науково-дослідним інститутом проектування міст «Діпромiсто» та визначає основні напрямки містобудівного розвитку міста до вказаного терміну. Основні напрямки розвитку, передбачені цим планом, можна умовно поділити на два вектори - містобудівний та соціально-економічний. [76]

Містобудівний розвиток:

- Розробка містобудівної документації відповідно до затвердженого генерального плану;
- Проектування основних магістралей та транспортних розв'язок для покращення транспортної інфраструктури;
- Розвиток інженерної інфраструктури міста;

Соціально-економічні пріоритети:

- Розробка проектів житлового будівництва для забезпечення потреб населення;
- Розробка проектів водозниження для покращення екологічної ситуації;
- Розвиток територій відповідно до детальних планів;

План сталої міської мобільності (ПСММ) для Харкова почали розробляти восени 2020 року в рамках проекту «Інтегрований розвиток міст в Україні II» за фінансової підтримки урядів Німеччини, а саме вищезгаданого Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, та Швейцарії, Swiss Confederation. Однак через повномасштабне вторгнення Росії в Україну роботу над документом було призупинено. Повернення до розробки плану відбулося у серпні 2023 року після консультацій та паралельно з оновленням Генерального плану міста. До робочої групи з формування Плану сталої міської мобільності увійшли представники органів місцевого самоврядування, організацій, установ, підприємств, а також команда експертів з питань розвитку транспорту та мобільності.

План сталої міської мобільності містить наступні розділи:

1. Аналіз транспортної системи та міської мобільності Харкова;
2. Стратегічне бачення сталого розвитку міської мобільності Харкова;
3. Сценарії та заходи сталого розвитку міської мобільності Харкова;
4. Система моніторингу та рекомендації щодо впровадження Плану;

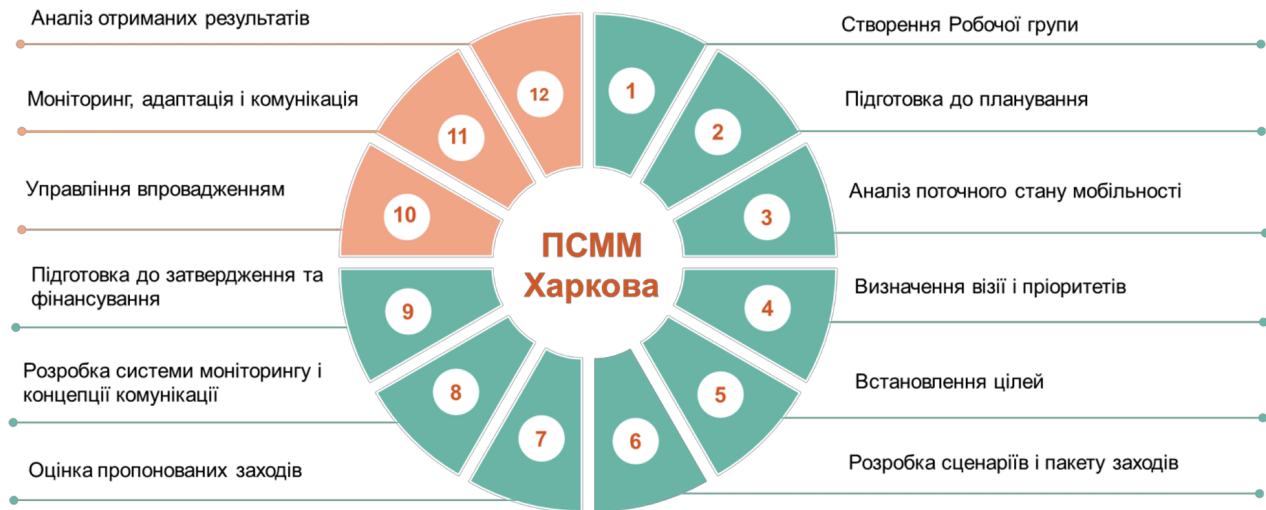


Рис.3.8. Основні етапи планування сталого розвитку міської мобільності Харкова

У розділі “Стратегічне бачення сталого розвитку міської мобільності Харкова” розробники документу склали план розвитку інфраструктури міста з урахуванням змін, які відбулись внаслідок російської збройної агресії. У Плані визначили 5 ключових пріоритетів.

Перший пріоритет - безпека пересувань містом. До традиційних вимог щодо удосконалення транспортної інфраструктури додано нові вимоги з урахуванням воєнного стану. Зокрема, це забезпечення захисту населення від обстрілів під час користування транспортом, а також під час очікування на зупинках громадського транспорту. Важливим є також захист екіпажів громадського транспорту в умовах воєнних дій.

Другий пріоритет - інфраструктура сталих видів мобільності. Відновлення та розвиток інфраструктури сталих видів мобільності сприятиме забезпеченню справедливого доступу до транспорту для всіх груп населення. Це, в свою чергу, сприятиме зростанню кількості пересувань пішки, велосипедами або на громадському транспорті, що є ефективними та екологічними способами пересування.

Третій пріоритет - інноваційні технології управління транспортом - місто планує впроваджувати інноваційні технології для покращення управління транспортною системою. Це включатиме автоматизовану систему збору оплати за послуги, оснащення громадського транспорту GPS-модулями та створення системи диспетчерського управління наземним транспортом.

Четвертий пріоритет - компактна транспортна система. Відповідно до принципів сучасного містобудування, кожен район міста має розвиватися таким чином, щоб забезпечити максимально можливу самодостатність. Це означає, що більшість транспортних потреб мешканців має бути задоволена без необхідності здійснювати поїздки в інші райони міста.

І нарешті п'ятий - комплексне відновлення транспортної системи. Наслідки регулярних обстрілів міста призвели до серйозних пошкоджень інфраструктури громадського транспорту та інших складових транспортної системи. Відновлення цих об'єктів, з використанням міжнародного досвіду, є ключовим етапом у вдосконаленні транспортної системи міста.

Стратегія розвитку Харківської області на 2021–2027 роки була затверджена рішенням Харківської обласної ради та є основним документом для планування та реалізації регіонального розвитку. Стратегію розвитку Харківської області на 2021–2027 роки розробляла робоча група, створена розпорядженням голови Харківської обласної державної адміністрації. До складу цієї групи увійшли понад 200 фахівців, а керівний комітет налічував 20 осіб. Цей процес супроводжувався широким залученням громадськості, наукових установ, органів місцевого самоврядування та бізнес-структур. Зокрема, в обговореннях брали участь представники Національного наукового центру «Інститут ґрунтознавства та агрохімії імені О.Н. Соколовського», Харківського національного технічного університету сільського господарства ім. Петра Василенка та інших установ. [78]

У січні 2025 року розпочато процес оновлення цієї стратегії відповідно до нових вимог Державної стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки,

затвердженої Кабінетом Міністрів України. Оновлення передбачає адаптацію до сучасних викликів, зокрема в контексті безпеки, відновлення економіки та соціальної стійкості після війни.

Основні стратегічні цілі розвитку Харківщини включають:

- Відновлення та розвиток інфраструктури: відбудова пошкоджених об'єктів, модернізація транспортних мереж, енергетичних систем та комунальних послуг;

- Економічне відновлення та розвиток: підтримка місцевого бізнесу, залучення інвестицій, розвиток аграрного сектору та промисловості;

- Соціальна стійкість та безпека: покращення якості життя населення, забезпечення доступу до освіти, охорони здоров'я та соціальних послуг;

- Екологічна стійкість: захист навколишнього середовища, відновлення природних ресурсів та впровадження сталих практик;

Зазначені цілі спрямовані на забезпечення сталого розвитку регіону, підвищення якості життя мешканців та інтеграцію Харківської області в європейський економічний простір.

Міські політики Одеси визначаються серією стратегічних документів, що спрямовані на сталий розвиток міста, підвищення якості життя його мешканців та збереження культурної спадщини. У 2013 році була затверджена «Стратегія економічного та соціального розвитку м. Одеси до 2022 року», яка окреслювала напрямки розвитку міста на той період. Одеса і зараз активно реалізує проекти в рамках стратегічного планування, що включають інфраструктурні вдосконалення, розвиток економічної активності та екологічну стійкість. Однією з важливих ініціатив є «Стратегія розвитку міста Одеси на період до 2027 року», яка покликана визначити пріоритети розвитку на найближчі роки, зокрема в аспектах міської мобільності, туризму, культурної спадщини та соціальних послуг. Крім того, міська політика сприяє розвитку інклюзивних та доступних просторів, що

підвищують якість життя різних соціальних груп, включаючи людей з обмеженими можливостями. [79]

Процес розробки «Стратегії розвитку Одеської міської територіальної громади до 2027 року» розпочався 6 лютого 2025 року на підставі рішення міської ради від 26 червня 2024 року. Одним із ключових етапів є анкетування мешканців громади з метою визначення найактуальніших проблем міста та збору пропозицій щодо їхнього вирішення. Результати цього опитування допоможуть сформулювати спільне бачення розвитку Одеси. Окрім того, у жовтні 2024 року була розроблена «Стратегія культурного розвитку Одеси на період 2025–2035 років». Цей документ визначає основні цілі, такі як підтримка сталого розвитку культурної інфраструктури, підтримка креативних індустрій, збереження унікальної одеської спадщини та посилення міжнародної співпраці. [80]

Станом на сьогодні, у 2025 році, триває активна робота над оновленням стратегічних документів, які визначатимуть пріоритети розвитку Одеси на найближчі роки.

Тож, українські міста прагнуть інтегрувати принципи просторової справедливості, але їх реалізація залежить від соціально-економічного та інституційного середовища кожного міста. Київ має розвинену систему стратегічного планування, але зберігає домінування автотранспортного підходу. Львів послідовно впроваджує принципи сталого розвитку через, орієнтуючись на інклюзивність та збалансоване планування. Місто є лідером у впровадженні ініціатив завдяки активному залученню громадськості. Харків, попри воєнні руйнування, формує відновлення за принципом "відбудувати краще", акцентуючи на інфраструктурі та промисловому потенціалі, хоча воєнна ситуація обмежує реалізацію просторової справедливості через нерівномірний доступ до послуг. Одеса ж фокусується насамперед на культурному розвитку, забезпечуючи доступ до культурної інфраструктури та охороняючи спадщини, однак місту бракує системного підходу до сталого розвитку та просторової рівності. Існує певний розрив між декларативними цілями стратегій та їх впровадженням. Для

забезпечення просторової справедливості потрібна краща міжсекторальна координація, включення соціальної складової у планування та активне залучення громадськості.

### **3.3. Інклюзивність міського простору: аналіз громадських просторів і транспортної доступності**

Інклюзивність є одним з ключових принципів просторової справедливості, оскільки забезпечує рівний доступ до міського середовища для всіх соціальних груп, зокрема для людей з інвалідністю, осіб похилого віку, батьків з малими дітьми та інших маломобільних категорій населення. Цей аспект набув нового значення в теперішніх умовах повномасштабної війни. В українському контексті окремі міста навіть вже почали впроваджувати стратегічні документи й проекти, спрямовані на підвищення рівня інклюзивності громадських просторів. Одним із прикладів є Львів, який демонструє цілеспрямовану політику у цьому напрямі.

У 2024 році Львівська міська рада затвердила “Стратегію створення безбар’єрного простору до 2030 року”, яка передбачає комплекс заходів щодо підвищення фізичної, інформаційної та соціальної доступності міського середовища. Документ ґрунтується на принципах універсального дизайну та враховує потреби різних груп населення при плануванні та реконструкції інфраструктури. Особлива увага приділяється адаптації громадських будівель, транспорту й публічних просторів до потреб маломобільних осіб, а також розвитку механізмів моніторингу доступності. [81]

Серед реалізованих прикладів в межах цієї політики — проєкт облаштування “доріжок доступності” на площі Ринок у центрі Львова, реалізований у 2023 році. Метою цього втручання стало створення умов для зручного пересування осіб, які використовують крісла колісні, а також батьків з дитячими візками і туристів з валізами. Цей приклад демонструє не лише фізичну адаптацію історичного простору до потреб різних користувачів, але й інтеграцію принципів інклюзивності у середовище культурної спадщини міста. [82]



Рис.3.9. Облаштування «доріжок доступності» на площі Ринок [82]

Значущим прикладом трансформації міського простору в Києві стала реконструкція Контрактової площі (2018-2020 рр.), яка включала ряд елементів, спрямованих на підвищення доступності: розширення пішохідних зон, зниження висоти бордюрів та інтеграцію велосипедної інфраструктури. Проте, згідно з експертною оцінкою CANactions, повноцінної інклюзивності досягнуто не було через недостатнє врахування потреб маломобільних груп населення у процесі проектування та реалізації. [83]



Рис.3.10. 1-й етап реконструкції Контрактової площі - відновлення скверу [84]

У контексті розвитку транспортної доступності варто звернути увагу на прогресивні ініціативи з модернізації системи громадського транспорту в регіональних центрах України. Зокрема, у Вінниці реалізується програма системного оновлення трамвайного парку з впровадженням низькопідлогових вагонів VinWay, що забезпечують безперешкодний доступ для осіб з інвалідністю, а також імплементацією електронної системи оплати проїзду, адаптованої для різних категорій користувачів.



Рис.3.10. Модернізація трамваїв Vin Way [85]

Незважаючи на наявність позитивних прикладів, більшість українських міст характеризується відсутністю комплексного стратегічного підходу до формування інклюзивного міського середовища. Загальною тенденцією залишається фрагментарність впроваджуваних змін, які часто реалізуються в рамках окремих проєктів або за рахунок міжнародної допомоги чи окремих донорів. Суттєвим недоліком також є обмежене залучення представників вразливих груп населення до процесів міського планування та прийняття рішень, що негативно позначається на функціональності та ефективності реалізованих просторових рішень.

Таким чином, аналіз сучасного стану громадських просторів та транспортної інфраструктури в містах України демонструє поступове усвідомлення важливості принципів інклюзивності, проте системна трансформація міського середовища у відповідності до концепції просторової справедливості потребує комплексної інтеграції засад універсального дизайну на всіх рівнях міського планування та формування політик розвитку.

### **3.4. Вплив децентралізації на розвиток справедливого міста в Україні**

Реформа децентралізації в Україні, започаткована у 2014 році, стала однією з ключових передумов для реалізації принципів просторової справедливості в міському плануванні. Передача повноважень та фінансових ресурсів від центральних органів до органів місцевого самоврядування суттєво вплинула на здатність громад самостійно планувати розвиток своїх територій з урахуванням локального контексту та потреб населення. Одним із визначальних наслідків децентралізації є підвищення спроможності місцевих громад формулювати власні стратегії розвитку, включаючи інструменти територіального планування, бюджети розвитку, включно з іноземними донорами, програми просторового розвитку, а також впровадження механізмів участі громадян. [86]

Крім того, процес об'єднання територіальних громад (ОТГ) уможливив більш збалансований розвиток між містом і селом, що є важливою умовою для досягнення регіональної та просторової справедливості. Проте, попри позитивну

динаміку, у практиці функціонування ОТГ виявляються і структурні обмеження: нерівномірний доступ до експертних ресурсів, слабка кадрова спроможність у сфері просторового планування та обмеженість інституційних механізмів для координації між рівнями влади. Важливим викликом також залишається необхідність забезпечення реальної участі мешканців у процесах планування та прийняття рішень. Незважаючи на формальні механізми громадських обговорень та електронної демократії, які набули поширення після децентралізації, рівень включеності вразливих груп населення (осіб з інвалідністю, малозабезпечених, внутрішньо переміщених осіб) досі залишається недостатнім.

Отже, децентралізація в Україні створила передумови для гнучкішого та контекстно орієнтованого міського управління, що відповідає засадам справедливого міста. Однак для повноцінної реалізації цих засад необхідне подальше посилення інституційної спроможності громад, підвищення якості публічного управління та забезпечення рівного доступу до процесів прийняття рішень.

## РОЗДІЛ 4. ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ ПРИНЦИПІВ СПРАВЕДЛИВОГО МІСТА В УКРАЇНІ

### 4.1. Просторове планування як інструмент подолання нерівності

Просторове планування відіграє ключову роль у формуванні соціально справедливого міського середовища через свою здатність впливати на розподіл ресурсів, доступність послуг та якість життя різних соціальних груп. У контексті подолання соціальної нерівності цей інструмент набуває особливого значення, оскільки дозволяє цілеспрямовано впливати на структурні чинники нерівності.

Сучасні підходи до просторового планування орієнтовані на принципи інклюзивності та врахування потреб вразливих груп населення. Зокрема, концепція справедливого міста передбачає планування, яке забезпечує збалансований доступ до міських благ та можливостей незалежно від соціально-економічного статусу, етнічної приналежності, віку, статі чи фізичних можливостей.

У міжнародній практиці виділяють кілька ключових аспектів просторового планування, спрямованих на подолання соціальної нерівності. По-перше, це політика змішаного використання територій (*mixed-use development*), яка сприяє формуванню соціально різноманітних районів і протидіє сегрегації та перетворенню певних районів на гетто. По-друге, стратегічне розміщення об'єктів соціальної інфраструктури у найбільш доступних локаціях, що забезпечує доступні можливості для всіх мешканців. По-третє, розвиток доступної транспортної мережі, що з'єднує периферійні райони з центрами економічної активності. [87]

Змішане використання території та/або забудови (*mixed-use development*) охоплює чотири основні типи організації простору:

1. Один висотний об'єкт на ділянці, який поєднує різні функції, наприклад, торгові площі на нижніх поверхах та житло на верхніх;

2. Комплекс окремих будівель на одній території, кожна з яких виконує специфічну функцію (житло, торгівля, офіси, освіта тощо), створюючи своєрідні "колонії";
3. Низка малоповерхових споруд із комерційними площами на першому рівні та житловими чи офісними на верхніх поверхах, характерна для історичних районів міст;
4. Середньоповерхова будівля з комерційною функцією на першому поверсі та житловими або офісними приміщеннями на верхніх, орієнтована на максимізацію прибутковості.

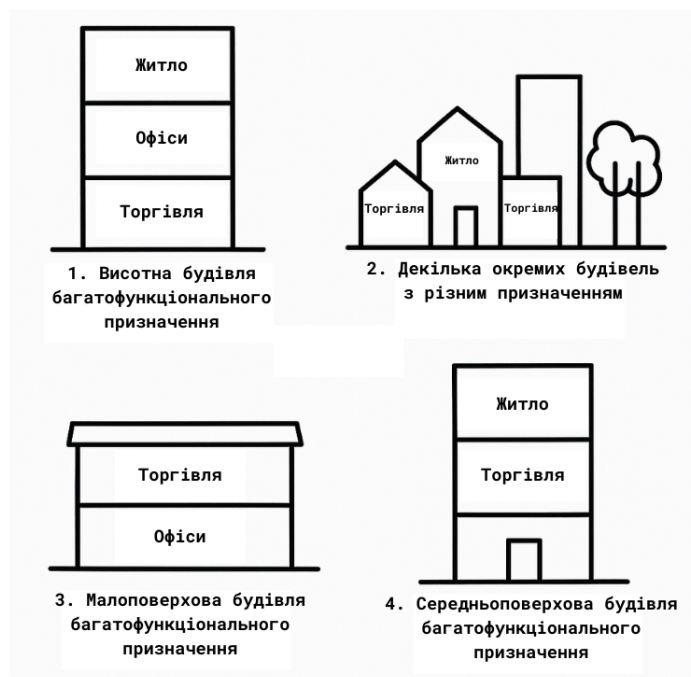


Рис.4.1. Типи організації простору змішаного використання

Усі ці форми сприяють створенню більш інтегрованого, компактного та функціонально різноманітного міського середовища. [88]

В Україні проблеми соціальної нерівності у міському просторі загострюються через пострадянську трансформацію та війну. Великі міста стикаються з викликами джентрифікації історичних центрів, що призводить до витіснення менш забезпечених верств населення і знищення історичної забудови. Водночас

новобудови та житлові масиви часто позбавлені необхідної соціальної інфраструктури, що поглиблює просторову сегрегацію.

Аналіз зарубіжного досвіду демонструє ефективність цілеспрямованих програм міської регенерації депресивних районів, політики соціального змішування та інструментів інклюзивного зонування, що вимагають включення доступного житла у нові забудови. Ці підходи поєднують фізичне перетворення простору з соціальними програмами, створюючи комплексний ефект.

Прогресивні практики просторового планування в Україні починають впроваджуватись на рівні окремих міст, зокрема через інтегроване планування та залучення громадськості до прийняття рішень. Успішні приклади включають розробку концепцій інтегрованого розвитку міст (Львів, Чернівці), де питання соціальної справедливості займають чільне місце.

Для ефективного використання просторового планування як інструменту подолання соціальної нерівності в українських містах необхідно інтегрувати принципи соціальної справедливості у нормативно-правову базу містопланування, розробити індикатори просторової рівності та впровадити механізми оцінки соціального впливу містобудівних проектів. Важливим аспектом є також посилення партисипативних практик планування, які дають голос маргіналізованим групам при прийнятті рішень щодо розвитку міського простору.

#### **4.2. Впровадження принципів справедливого міського дизайну**

Справедливий міський дизайн передбачає створення міських просторів, які враховують потреби всіх соціальних груп населення та сприяють подоланню нерівності. Впровадження таких принципів вимагає комплексного підходу, що охоплює різні аспекти міського середовища.

У міжнародній практиці виділяють кілька ключових стратегій впровадження принципів справедливого міського дизайну. Першою є формування інклюзивних публічних просторів, які стимулюють соціальну взаємодію між представниками

різних соціальних груп. Такі простори характеризуються багатофункціональністю, гнучкістю та доступністю для всіх категорій населення.



Рис.4.2. Superkilen Park — урбаністичний інклюзивний простір у Данії [89]

Другою стратегією є врахування гендерних аспектів міського дизайну, що передбачає особливу увагу до безпеки, освітлення та візуальної прозорості просторів.



Рис.4.3. Відень славиться як приклад міста, яке ефективно впроваджує гендерно рівний підхід — зокрема, можна побачити широкі тротуари, які створені з урахуванням потреб матерів, що переміщуються містом з дитячими візочками [90]

Третя стратегія спрямована на створення дружнього до дітей середовища з безпечними ігровими зонами та маршрутами.



Рис.4.4. Вулиця у Амстердамі перетворена на безтурботний ігровий ландшафт [91]

В Україні впровадження принципів справедливого міського дизайну знаходиться на початковому етапі. Серед успішних прикладів можна відзначити реконструкцію площі Митної у Львові та Центрального парку у Вінниці, де було забезпечено безбар'єрний доступ та створено різноманітні зони активності для різних вікових груп. Прогресивні підходи демонструють також інші установи та заклади по країні, де враховано потреби маломобільних груп, сімей з дітьми та молоді.



Рис.4.5. Реконструкція площі Митної у Львові [91]



Рис.4.6. Центр митрополита Андрія Шептицького Українського католицького університету у Львові — приклад інклюзивного освітнього центру [92]



Рис.4.7. Освіторія Хаб у Києві — переможець премії за найбільш доступні заклади й установи для маломобільних громадян у 2019 році [93]



Рис.4.8. Спортивний кластер Урбан-парк ВДНГ у Києві [94]

Викликами для впровадження справедливого міського дизайну в українських містах залишаються обмежене фінансування, недостатня обізнаність проєктувальників щодо принципів інклюзивності, брак нормативної бази та систематичної оцінки впливу дизайнерських рішень на різні соціальні групи. Водночас, позитивною тенденцією є зростання громадських ініціатив та адвокаційних кампаній окремих урбаністичних бюро та коаліцій, спрямованих на просування універсального дизайну в міському просторі власними силами.

Для ефективного впровадження принципів справедливого міського дизайну необхідним є розвиток відповідних нормативних документів, створення міждисциплінарних команд проєктувальників, що включають соціологів та представників громадськості, а також систематичний аудит існуючих міських просторів з точки зору їх інклюзивності. Важливим аспектом є також освітні програми для архітекторів та урбаністів щодо соціальних аспектів міського

дизайну та партисипативні практики проектування, які дають можливість враховувати досвід та потреби різних соціальних груп.

Крім того, житлова політика є іншим важливим інструментом забезпечення справедливості в містах, оскільки безпосередньо впливає на базові умови життя громадян та визначає характер просторової сегрегації. У контексті формування справедливого міста, нова житлова політика має бути орієнтована на забезпечення доступного та якісного житла для різних соціальних груп.

В Україні проблема доступності житла залишається гострою через високі ціни на нерухомість порівняно з рівнем доходів населення та недостатній розвиток альтернативних моделей забезпечення житлом, зокрема соціальним. Традиційна модель, орієнтована переважно на придбання житла у власність, не відповідає потребам значної частини населення, особливо молоді, внутрішньо переміщених осіб внаслідок воєнних дій та соціально вразливих груп.

Міжнародний досвід демонструє ефективність диверсифікованого підходу до житлової політики, що включає різні форми забезпечення житлом. Зокрема, успішними є практики створення муніципального орендного житла (Відень, Амстердам), кооперативне житлове будівництво (Цюрих, Копенгаген), програми спільного проживання та співволодіння (cohousing, collective housing) та інклюзивне зонування, що вимагає включення доступного житла у комерційні проекти (Париж, Барселона). Згадана у розділах вище система соціального житла (sozialer Wohnbau) у Відні працює вже понад сто років і є однією з найуспішніших у світі. Її суть у тому, що місто само будує або фінансує будівництво житла, яке потім здає в оренду за доступними цінами не лише людям із низьким доходом, а й середньому класу. Основна ідея — не створювати «гетто бідності», а міксувати різні соціальні групи в якісному житлі.

Сьогодні близько половини населення Відня а це 1.8 мільйона, живуть у субсидованому житлі - або в одному з 220 000 муніципальних будинків, або в 200 000 кооперативних квартир, збудованих за підтримки міської ради. Це дозволяє

контролювати ринок оренди та забезпечувати доступне житло у столиці Австрії.  
[95]

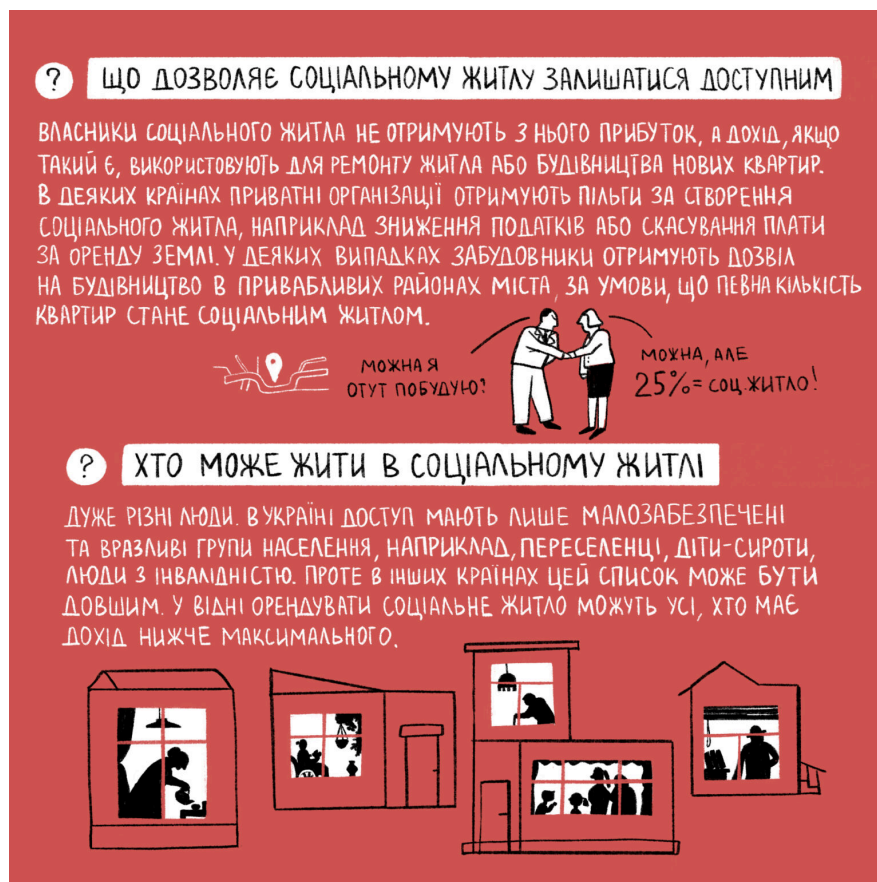


Рис.4.9. Ілюстрація зі статті аналітичної платформи Cedos “Що таке соціальне житло і як воно (не) працює в Україні?” [96]

Австрійська модель характеризується кількома фундаментальними принципами: встановлення орендної плати на рівні собівартості, державне регулювання орендних відносин, вимога спрямування отриманих прибутків назад у житлове будівництво через спеціальні оборотні фонди, неможливість відчуження житлових активів для інших цілей, обмеження господарської діяльності виключно житловим будівництвом, зобов'язання щодо безперервного будівництва нового житла та проведення регулярного суворого аудиту діяльності. Згідно дослідження експертів Нової Житлової політики, на протигагу австрійській моделі, в українському житловому та земельному законодавстві спостерігається відсутність регулювання орендної плати та механізмів захисту орендарів, бракує

стимулів для розвитку доступного орендного житла на рівні територіальних громад і приватного сектору, а також підтримки житлових кооперативів та інших альтернативних форм власності й моделей житлового забезпечення. Австрійський досвід може стати цінним орієнтиром для України у подоланні затяжної житлової кризи, зумовленої надмірною приватизацією, переважанням приватної власності та нерегульованим ринком житла, а також посиленої руйнуваннями внаслідок війни. Це стосується як створення фондів муніципального орендного житла, так і формування недержавних учасників житлового ринку, що функціонуватимуть за принципами організацій обмеженого прибутку у житловому господарстві. [97]

Загалом, впровадження нової житлової політики в українських містах потребує комплексного підходу на різних рівнях. На державному рівні необхідне вдосконалення законодавчої бази щодо різних форм житлового забезпечення, розвиток іпотечних програм з державною підтримкою та створення фінансових стимулів для будівництва доступного житла. На муніципальному рівні важливо розробляти локальні житлові стратегії, впроваджувати механізми контролю за якістю житла та створювати муніципальні житлові фонди.

Особливу увагу також варто приділити підтримці змішаного типу забудови, що поєднує житло різних цінних категорій в одному районі, запобігаючи просторовій сегрегації. Успішні приклади такого підходу можна побачити в скандинавських країнах, де нові житлові райони проектується з урахуванням соціального різноманіття.

Іншим інноваційним напрямком є розвиток адаптивного повторного використання нежитлових будівель для створення доступного житла. В Україні є потенціал для реновації промислових об'єктів та їх перетворення на житлові комплекси з соціально орієнтованими функціями, як це відбувається в проекті Промприлад.Реновація в Івано-Франківську.



Рис.4.10 Промприлад — інноваційний центр на базі старого заводу, який працює на перетині чотирьох напрямків розвитку регіону: нової економіки та урбаністики, сучасного мистецтва та освіти.

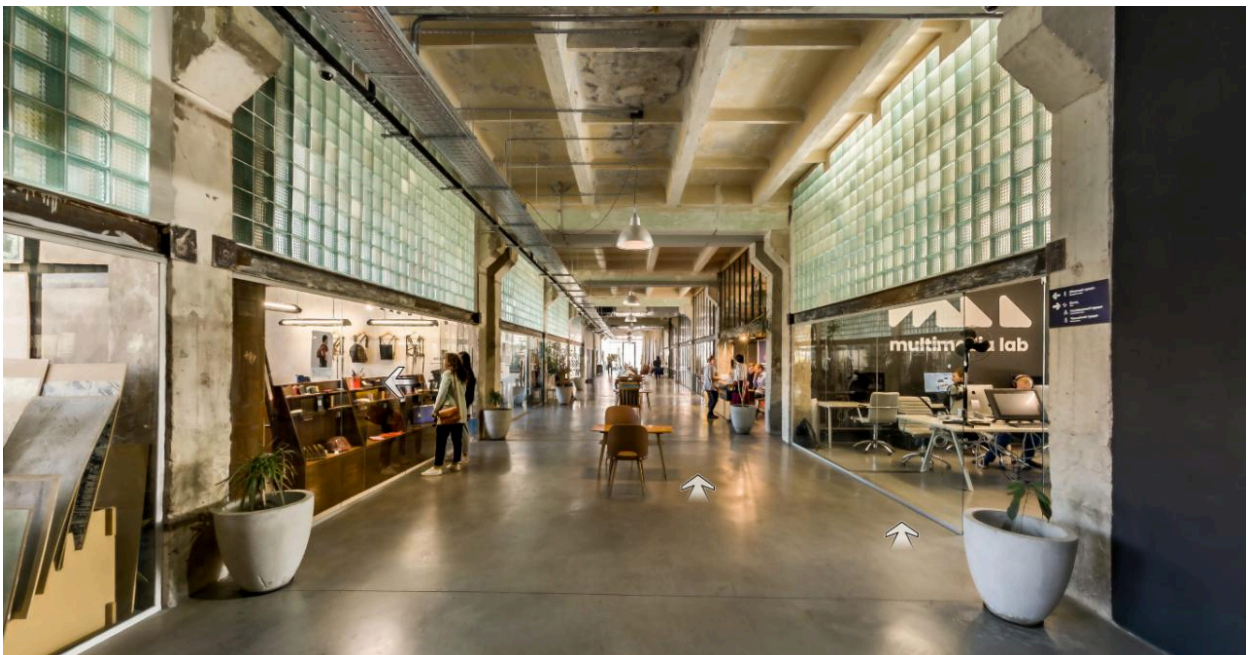


Рис.4.11 Серед основних діючих просторів: коворкінг та конференц-зал, майстерні й лабораторії, галерея, бар, танцювальна студія, освітні та дитячі центри, офіси інноваційних компаній та партнерських організацій, і офіс управління інвестиціями Івано-Франківської міськради.

Важливим аспектом нової житлової політики має стати енергоефективність та екологічність житла, що дозволить зменшити експлуатаційні витрати для мешканців. Програми термомодернізації житлового фонду мають бути доступними для всіх соціальних груп, включаючи малозабезпечені верстви населення.

Для ефективної реалізації нової житлової політики необхідна активна участь громадськості у визначенні пріоритетів та моніторингу виконання житлових програм. Розвиток житлових асоціацій, кооперативів та інших форм самоорганізації мешканців сприятиме формуванню відповідального ставлення до житлового середовища та посиленню соціальних зв'язків у громадах.

У контексті відбудови України після війни, нова житлова політика має особливе значення для забезпечення справедливого розподілу ресурсів та створення умов для соціальної інтеграції. Це вимагає стратегічного планування та координації зусиль держави, муніципалітетів, бізнесу та громадянського суспільства.

#### **4.3. Роль державної політики, муніципалітетів і громадських ініціатив**

Створення справедливого міського середовища вимагає скоординованих дій на різних рівнях управління та активної участі громадянського суспільства. У цьому процесі особливого значення набуває взаємодія між державною політикою, діяльністю муніципалітетів та громадськими ініціативами.

Державна політика формує нормативно-правову основу та стратегічні напрямки розвитку міст, які можуть сприяти або перешкоджати досягненню соціальної справедливості. В Україні ключовими документами, що впливають на міський розвиток, є Закони "Про основи містобудування", "Про регулювання містобудівної діяльності" та Державні будівельні норми. Протягом останніх років спостерігається поступова інтеграція принципів інклюзивності та універсального дизайну в національне законодавство, зокрема через оновлення ДБН щодо

доступності та впровадження положень про громадську участь у містобудівних процесах.

Водночас, державна політика стикається з викликами недостатнього фінансування програм міського розвитку та відсутності дієвих механізмів контролю за дотриманням норм. Позитивним зрушенням є запуск державної програми "Велике будівництво", що передбачає оновлення соціальної інфраструктури та публічних просторів, проте потребує більшої орієнтації на потреби вразливих груп населення.

Муніципалітети та громади відіграють центральну роль у впровадженні принципів справедливого міста на місцевому рівні. Українські міста демонструють зростаючу увагу до питань соціальної справедливості через розробку інтегрованих стратегій розвитку, запровадження бюджетів участі та створення спеціалізованих підрозділів з питань інклюзії.

Ефективність муніципальних ініціатив значною мірою залежить від інституційної спроможності місцевих органів влади та наявності кваліфікованих фахівців. Успішні міста інвестують у розвиток компетенцій працівників та створюють міждисциплінарні команди для комплексного вирішення проблем міського розвитку.

Громадські ініціативи стають потужним каталізатором змін у напрямку більш справедливих міст. В Україні активно розвиваються урбаністичні рухи, які просувають цінності інклюзивності та соціальної справедливості, такі як Агенти Змін, urban curators, Урбанина тощо. Аналітичний центр Cedos, який системно досліджує житлову проблематику, наголошує на необхідності відходу від домінуючої моделі "власницького суспільства" та розвитку альтернативних форм забезпечення житлом, їх ініціатива "Нова житлова політика" просуває концепцію житла як права, а не товару, та адвокатує створення системи доступного орендного житла. Урбаністична коаліція для відновлення України Ro3kvit, заснована нідерландським міським планувальником Фулко Треферс на початку

повномасштабного вторгнення, об'єднує українських та міжнародних експертів і розробляє комплексні рекомендації щодо житлової відбудови та інтегрованого розвитку певних міст, наголошуючи на принципах інклюзивності, сталості та кліматичної нейтральності. Підхід та проблеми, які порушують ці організації відповідають засадам справедливого міського розвитку. Всі ці організації здійснюють адвокацію, проводять освітні заходи та в міру можливостей реалізують тактичні урбаністичні інтервенції, демонструючи альтернативні підходи до міського дизайну.

Особливу роль у формуванні справедливого міста відіграють практики плейсмейкінгу (placemaking) та тактичного урбанізму, які дозволяють швидко та з мінімальними ресурсами трансформувати міські простори відповідно до потреб громади. Успішні приклади включають проект "Підзамче" у Львові та серію інтервенцій "Майстерня міста" в різних населених пунктах України, а також проект "Мапа Реновації", який популяризує захист архітектурної спадщини.

Міжнародний досвід демонструє, що найбільш ефективні моделі формування справедливого міста базуються на партнерстві між державою, муніципалітетами та громадянським суспільством. Такий підхід дозволяє поєднати системні зміни на законодавчому рівні з локальними експериментами та інноваціями, що відповідають конкретним потребам місцевих громад.

Для посилення ролі всіх учасників у створенні справедливих міст в Україні необхідно розвивати механізми міжсекторальної взаємодії, підвищувати інституційну спроможність муніципалітетів, забезпечувати стабільне фінансування програм міського розвитку та створювати платформи для обміну кращими практиками між містами і все це - за підтримки державних органів.

#### **4.4. Адаптація міжнародного досвіду до українських реалій**

Міжнародний досвід формування справедливих міст пропонує багатий арсенал практик та інструментів, які потенційно можуть бути застосовані в Україні. Водночас ефективна адаптація цього досвіду вимагає врахування

специфічних українських реалій: пострадянської спадщини, війни, реформи децентралізації та обмежених фінансових ресурсів. Запозичення європейських моделей можливе лише за умов глибокого аналізу їхньої сумісності з українським середовищем та потребує адаптаційних механізмів.

Досвід європейських міст демонструє ефективність політики соціального змішування для подолання просторової сегрегації. Для адаптації цього підходу в Україні необхідно враховувати особливості пострадянської структури міст з монофункціональними житловими районами та високим рівнем приватизації житла. Перспективним напрямком є впровадження інклюзивного зонування при реалізації нових проєктів забудови та розробка стимулів для девелоперів, які включатимуть доступне житло в свої проєкти.

Концепція 15-хвилинного міста, успішно реалізована в Парижі та Мілані, може бути адаптована для певних українських міст шляхом розвитку локальних центрів активності в так званих "спальних районах" та відродження першого поверху для комерційних та громадських функцій. Такий підхід особливо актуальний в контексті енергетичної кризи та потреби в зменшенні транспортних переміщень.

Практики партисипативного бюджетування, що походять з бразильського міста Порту-Алегрі, вже впроваджуються в багатьох українських містах. Для підвищення їхньої ефективності необхідне розширення фінансування, забезпечення інклюзивності процесу та фокус на проєктах, що сприяють соціальній справедливості. Важливо також інтегрувати бюджет участі з іншими інструментами залучення громадськості до прийняття рішень.

Німецький досвід соціально-інтегрованого міського розвитку, реалізований через програму "Соціальне місто" (Soziale Stadt), пропонує модель комплексної регенерації депресивних районів через поєднання фізичного оновлення з соціальними програмами. В українських реаліях такий підхід міг би бути

адаптований для роботи з районами масової житлової забудови 1960-80-х років, які потребують модернізації інфраструктури та активізації місцевих спільнот.

Особливу актуальність для України має міжнародний досвід повоєнної відбудови міст. Досвід Боснії та Герцеговини, зокрема Сараєво, демонструє важливість поєднання швидкого відновлення базової інфраструктури з довгостроковими стратегіями розвитку, що враховують соціальну справедливість. Цей підхід може бути адаптований для відбудови українських міст, постраждалих від війни, через створення спеціальних програм, що поєднують фізичну відбудову з соціально-економічною реабілітацією громад.

Практики тактичного урбанізму, поширені в північноамериканських та європейських містах, пропонують малобюджетні та швидкі рішення для трансформації міського простору. В українському контексті такі підходи можуть бути особливо цінними для швидкого реагування на потреби громад в умовах обмежених ресурсів та невизначеності. Успішні приклади вже реалізуються численними урбаністичними організаціями.

Для ефективної адаптації міжнародного досвіду необхідно розвивати інституційну спроможність місцевого самоврядування через навчання фахівців, розробку методичних матеріалів та створення платформ для обміну досвідом між містами. Важливим аспектом є також удосконалення законодавчої бази, зокрема в сфері містобудування, житлової політики та участі громадськості у прийнятті рішень.

Міжнародне співробітництво на рівні міст, зокрема через мережі міст-побратимів та програми технічної допомоги, може стати важливим каналом передачі знань та найкращих практик. Особливо цінним є досвід країн Центральної та Східної Європи, які пройшли схожий шлях трансформації від планової до ринкової економіки та мають споріднені виклики у міському розвитку.

Нові моделі фінансування справедливого міського розвитку, такі як соціальні облигації, краудфандинг та публічно-приватні партнерства, потребують адаптації

до українського правового поля та економічних реалій. Розвиток таких інструментів дозволить залучити додаткові ресурси для реалізації проєктів соціальної спрямованості.

Успішна адаптація міжнародного досвіду вимагає не сліпого копіювання, а творчого переосмислення практик з урахуванням локального контексту та залученням місцевих спільнот до розробки та впровадження рішень.

## **ВИСНОВКИ**

У межах дослідження просторової справедливості в міському плануванні та дизайні було здійснено комплексний аналіз еволюції концепції справедливого міста, міжнародних практик і сучасного стану урбаністичних політик в Україні.

Теоретичний аналіз продемонстрував, що просторову справедливість можна розглядати як системний підхід до забезпечення рівного доступу всіх соціальних груп до міських ресурсів, можливостей і послуг. У сучасній урбаністиці справедливість інтегрується через принципи інклюзивності, участі громадян у плануванні, зменшення просторових і соціальних диспропорцій, а також через дотримання прав людини в розвитку міського середовища.

У другому розділі було розглянуто досвід таких міст, як Барселона, Копенгаген і Відень, де міські політики спрямовані на зменшення нерівності через комплексне просторове планування, впровадження змішаного землекористування, орієнтацію на сталу мобільність та підтримку доступного житла. Аналіз показав, що одним із ключових елементів досягнення просторової справедливості є активне залучення мешканців до процесів планування і реалізації проєктів.

Аналіз українських міст — Києва, Львова, Харкова та Одеси — засвідчив, що хоча у стратегіях розвитку декларуються принципи інклюзивності та доступності, на практиці залишається низка викликів. Серед них: нерівномірний розподіл інфраструктурних інвестицій, недостатня доступність громадських просторів для маломобільних груп, обмежена участь громадян у плануванні. Водночас окремі

ініціативи, такі як реконструкція громадських просторів у Львові (площа Митна) або впровадження елементів безбар'єрності у Києві (Контрактова площа), демонструють можливість поступової трансформації підходів до створення інклюзивного міського середовища.

Важливим чинником змін стало проведення реформи децентралізації, що надала громадам більше автономії в розробці стратегій розвитку та формуванні просторової політики. Позитивним наслідком стало зростання рівня підзвітності місцевої влади, впровадження практик партисипації та орієнтація на місцеві потреби.

Перспективи подальшого впровадження принципів справедливого міста в Україні тісно пов'язані з посиленням просторового планування як інструменту зменшення соціальної нерівності, впровадженням інклюзивного дизайну на всіх рівнях планування, розвитком державної політики та адаптацією успішних міжнародних практик до національного контексту.

Таким чином, для розвитку справедливого міста в Україні необхідним є системний підхід, що поєднує просторові інструменти, інклюзивне проектування, демократичне врядування, різних джерел фінансування та інвестицій та орієнтацію на потреби усіх груп населення, з особливою увагою до вразливих категорій.

Список використаних джерел:

1. SOJA, E. 2010. Seeking Spatial Justice. Minneapolis: University of Minnesota Press.
2. LEFEBVRE, H. (1968), Le droit à la ville, Anthropos, Paris.
3. Harvey, D. (2008). The Right to the City. *New Left Review*, 53, 23-40.
4. Edward Soja – Seeking Spatial Justice. Minnesota: University of Minnesota Press, 2010.
5. Fainstein, Susan S (2010). *The Just City*. Cornell University Press.
6. UN Habitat (2018) *CITIES 2030, CITIES FOR ALL: IMPLEMENTING THE NEW URBAN AGENDA*. Джерело доступу: [https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/13435\\_1\\_596292.pdf](https://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/13435_1_596292.pdf)
7. Rocco, R. (2023). What's Spatial Justice. Centre for the Just City. Джерело доступу: <https://just-city.org/about/spatial-justice/>
8. Roberto Rocco; Caroline Newton; Luz Maria Vergara d'Alençon; Anja van der Watt (2021). A manifesto for the Just City. In TU Delft Open eBooks. Джерело доступу: <https://doi.org/10.34641/mg.14>
9. Honneth, A. (2004). Recognition and justice. *Acta Sociologica*, 47(4), 351–364. Джерело доступу: <https://doi.org/10.1177/0001699304048668>
10. Fraser, N. (1995, August 1). From Redistribution to recognition? Dilemmas of Justice in a “Post-Socialist” age. *New Left Review*. Джерело доступу: <https://newleftreview.org/issues/i212/articles/nancy-fraser-from-redistribution-to-recognition-dilemmas-of-justice-in-a-post-socialist-age>
11. Catherine Audard. Multiculturalism and the politics of recognition: the case of France. In Kurt Almqvist and Erik Wallrup (eds), *Cosmopolitanism Perspectives from the Engelsberg Seminar 2003, 2006*.
12. Campbell, S. D. (2013). Sustainable Development and Social Justice: Conflicting Urgencies and the Search for Common Ground in Urban and Regional Planning. *Michigan Journal of Sustainability*, 1, 75–91. Джерело доступу: <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.3998/mjs.12333712.0001.007>
13. Sytnichenko, L. (2018). Identity, recognition and justice in modern political anthropology. *Multiversum. Philosophical Almanac*, (3-4), 3-18. Джерело доступу: <https://doi.org/10.35423/2078-8142.2018.3-4.01>

14. Friedmann, J. (1995). Teaching planning theory. *Journal of Planning Education and Research*, 14(3), 156–162. Джерело доступу: <https://doi.org/10.1177/0739456x9501400302>
15. Lefebvre, H. (1996). *Writing on Cities*. Cambridge, Oxford: Blackwell Publishers.
16. SOJA, Edward (2009) "The City and Spatial Justice", *Justice spatiale | Spatial Justice*, n° 1 September 2009.
17. Fainstein, S. S. (2017). *Urban Planning and Social Justice*. In Routledge eBooks (pp. 130–142). Джерело доступу: <https://doi.org/10.4324/9781315696072-11>
18. Capra-Ribeiro, F. (2024). Justicia espacial. *Anales De Investigación En Arquitectura*, 14(1). Джерело доступу: <https://doi.org/10.18861/ania.2024.14.1.3831>
19. Carmon, Naomi & Fainstein, Susan. (2013). *Policy, Planning, and People: Promoting Justice in Urban Development*.
20. Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The ‘15-Minute City’ concept can shape a net-zero urban future. *Humanities and Social Sciences Communications*, 9(1). <https://doi.org/10.1057/s41599-022-01145-0>
21. Aalbers, M. B., & Gibb, K. (2014). Housing and the right to the city: introduction to the special issue. *International Journal of Housing Policy*, 14(3), 207–213. <https://doi.org/10.1080/14616718.2014.936179>
22. Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, resilience and place Identity in future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93–111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
23. C40 Knowledge Community. (n.d.). [https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en\\_US](https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-build-back-better-with-a-15-minute-city?language=en_US)
24. Khavarian-Garmsir, A. R., Sharifi, A., Abadi, M. H. H., & Moradi, Z. (2023). From Garden City to 15-Minute City: A Historical Perspective and Critical assessment. *Land*, 12(2), 512. <https://doi.org/10.3390/land12020512>
25. Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the new urban Planning eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928. <https://doi.org/10.3390/su13020928>

26. Willsher, K. (2020, February 7). Paris mayor unveils “15-minute city” plan in re-election campaign. The Guardian. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>
27. Manifesto for the Reorganisation of the City after COVID-19. (n.d.). Degrowth. <https://degrowth.info/blog/manifesto-for-the-reorganisation-of-the-city-after-covid-19>
28. Pozoukidou, Georgia & Chatziyiannaki, Zoi. (2021). 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. Sustainability. 13. 928. 10.3390/su13020928.
29. Purkarthofer, Eva. (2024). Spatial Planning and the European Union. Europeanisation from Within. 10.4324/9781003136682.
30. Regional development and spatial planning in an enlarged European Union. (n.d.). Routledge & CRC Press. <https://www.routledge.com/Regional-Development-and-Spatial-Planning-in-an-Enlarged-European-Union/Adams-Alden/p/book/9781138264489?srsId=AfmBOoreYu4bTeBYBXUVoPPoaFLCw-vDLkNvVyNaQtYIFTrhtR2Hmoc>
31. Adams, N., Alden, J., & Harris, N. (Eds.). (2006). Regional development and spatial planning in an enlarged European Union.
32. Spatial planning and governance within EU policies and legislation and their relevance to the new urban agenda. (2018). <https://www.jceri.rs/wp-content/uploads/2019/10/camaro-d/179%20Spatial%20planning%20and%20governance%20in%20EU%20Policies.pdf>
33. Markus, Eltges. (2009). Leipzig Charter on Sustainable European Cities - A Work in Progress. European Spatial Research and Policy. 16. 63-78. 10.2478/v10105-009-0013-5.
34. Trovato, M. R. (2021). An axiology of residual green urban areas. Environments, 8(6), 53. <https://doi.org/10.3390/environments8060053>
35. Pekarskis, V. a. P. B. B. (2014b, May 14). European Spatial Development Perspective and Uk planning system. Spatial Vision. <https://spatialvision.wordpress.com/2014/05/14/european-spatial-development-perspective-and-uk-planning-system/>
36. European Commission & Committee on Spatial Development. (1999). ESDP European Spatial Development Perspective towards Balanced and Sustainable development of the territory of the European Union.

- European Commission.  
<https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/ESDP.pdf>
37. Urban Agenda for the EU Cities of Equality Partnership. (2024). URBAN AGENDA FOR THE EU Cities of Equality Partnership Orientation Paper.  
[https://www.urbanagenda.urban-initiative.eu/sites/default/files/2024-10/2024\\_09\\_16%20Cities%20of%20Equality%20Orientation%20Paper%20-%20FINAL-%20SENT%20TO%20UDG.pdf](https://www.urbanagenda.urban-initiative.eu/sites/default/files/2024-10/2024_09_16%20Cities%20of%20Equality%20Orientation%20Paper%20-%20FINAL-%20SENT%20TO%20UDG.pdf)
  38. Mejia, W. (2020, September 29). Infographics - Presenting the Urban Agenda and its Partnerships | Urban Agenda for the EU | Infographics. FUTURIUM - European Commission.  
<https://ec.europa.eu/futurium/en/content/infographics-presenting-urban-agenda-and-its-partnerships.html>
  39. Akram Mahani, Joonsoo Sean Lyeo, Agnes Fung, Kelly Husack, Nazeem Muhajarine, Tania Diener, Chelsea Brown, Barriers to integration of health and equity into urban design policies in Regina, Saskatchewan, Health Promotion International, Volume 39, Issue 6, December 2024, daae184, <https://doi.org/10.1093/heapro/daae184>
  40. National Capital Commission. (2024b, February 8). Urban Planning and Environmental Equity.  
<https://ncc-ccn.gc.ca/blog/urban-planning-and-environmental-equity-blog-urban-lab>
  41. Falù, A. (2013). Space matters: the urban form of the city influence the economics possibilities particularly for women. DOAJ (DOAJ: Directory of Open Access Journals). <https://doi.org/10.6092/2281-4574/1725>
  42. Bradford, N. (2018). A national urban policy for Canada? the implicit federal agenda [Journal-article]. IRPP Insight, 24, 24.  
<https://irpp.org/wp-content/uploads/2018/11/A-National-Urban-Policy-for-Canada-The-Implicit-Federal-Agenda.pdf>
  43. A. Juneau, “Notes for an Address to the Canada-UK Colloquia; Cities and National Success,” Cardiff, Wales, November 25, 2005
  44. Affirmatively Furthering Fair Housing - NFHA. (2024, August 14). NFHA.  
<https://nationalfairhousing.org/issue/affirmatively-furthering-fair-housing>
  45. Inclusionary Zoning | PolicyLink. (n.d.).  
<https://www.policylink.org/resources-tools/tools/all-in-cities/housing-anti-displacement/inclusionary-zoning>

46. Complete Streets Policy Framework - Smart Growth America. (2024, August 13). Smart Growth America. <https://smartgrowthamerica.org/resources/elements-complete-streets-policy/>
47. Transit oriented development. <http://www.tod.org/>
48. Institute for Transportation and Development Policy. (2019, July 16). What is TOD? - Institute for Transportation and Development Policy. Institute for Transportation and Development Policy - Promoting Sustainable and Equitable Transportation Worldwide. <https://itdp.org/library/standards-and-guides/tod3-0/what-is-tod/>
49. The implementation of the Superblocks programme in Barcelona: Filling our streets with life - C40 Cities. (2022, February 15). C40 Cities. <https://www.c40.org/case-studies/barcelona-superblocks/>
50. Ddip, V. a. P. B. (2016b, November 23). Superilles hit a snag. David De La Peña. <https://daviddelapena.com/portfolio/superilles-hit-a-snag/>
51. apsl.net. (n.d.). Unes persones caminen pel carrer dels Almogàvers, a la zona de la superilla del Poblenou pintada com si fossin carrils d'una pista de curses | Imatges Barcelona | Ajuntament de Barcelona. <https://www.barcelona.cat/imatges/ca/48/superilla-i-eixos-verds/22011/un-es-persones-caminen-pel-carrer-dels/>
52. apsl.net. (n.d.-a). Un home seu en un banc a la superilla de Sant Antoni | Imatges Barcelona | Ajuntament de Barcelona. <https://www.barcelona.cat/imatges/ca/48/superilla-i-eixos-verds/22085/un-home-seu-en-un-banc-a-la-superilla/>
53. De Barcelona, A. (2020, November 11). Cap a la Superilla Barcelona : Servei de Premsa. <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2020/11/11/cap-a-la-superilla-barcelona/#.ZBBuTLSZNQt>
54. Urban Mobility Plan 2024. (n.d.). Uses of Time. <https://ajuntament.barcelona.cat/usosdeltemps/en/actuacio/urban-mobility-plan-2024>
55. PMU 2024. (n.d.). Pla de mobilitat urbana de Barcelona (PMU) 2024. [https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/pla\\_mobilitat\\_v2.pdf](https://www.barcelona.cat/mobilitat/sites/default/files/sessions/pla_mobilitat_v2.pdf)
56. The CPH 2025 Climate Plan | Urban Development. (n.d.). <https://urbandevelopmentcph.kk.dk/climate>

57. Online lecture series | 29th November 2022 – PAN for Ukraine. (2022, November 24). Stefan Gabi, Approaches of Mobility Planning in Ukraine and other European Countries. Christoph Wessling, Sustainable Mobility and Infrastructure Planning. <https://www.panforukraine.de/online-lecture-29th-november-2022/>
58. Home - Socialhousing. (n.d.). <https://socialhousing.wien/>
59. Municipal housing in Vienna - Socialhousing. (n.d.). <https://socialhousing.wien/tools/municipal-housing-in-vienna>
60. Ірина, С. (2023, October 26). Як Відень став столицею якісного соціального житла? Хмарочос. <https://hmarochos.kiev.ua/2023/09/06/yak-viden-stav-stolyczeyu-yakisno-go-soczialnogo-zhytla/>
61. MSC Thesis - From Data to Equity - Leonore MacCreanor. (2023, November 14). Openresearch.Amsterdam. <https://openresearch.amsterdam/nl/page/102741/msc-thesis---from-data-to-equity---leonore-maccreanor>
62. Мезенцев, К., Підгрушний, Г., Мезенцева, Н., & УКРАЇНСЬКЕ ГЕОГРАФІЧНЕ ТОВАРИСТВО. (2014). Регіональний розвиток в Україні: суспільно-просторова нерівність і поляризація. [https://www.geokyiv.org/pdf/Reg\\_development\\_in\\_Ukraine.pdf](https://www.geokyiv.org/pdf/Reg_development_in_Ukraine.pdf)
63. Мезенцева Н. І. Регіональні аспекти поширення бідності в Україні /Н. І. Мезенцева, В. О. Мельничук // Часопис соціально-економічної географії.– 2012. – Вип. 13 (2). – С. 91 – 96.
64. Institute of Demography and Quality of Life Problems of the National Academy of Sciences of Ukraine, Ukrainian Center for Social Reforms, Ministry of Social Policy of Ukraine, United Nations Children’s Fund (UNICEF), Federal Ministry of Economic Cooperation and Development of Germany (BMZ), & KfW. (2024). SOCIO-ECONOMIC STATUS OF HOUSEHOLDS OF UKRAINE. [Report]. <https://www.unicef.org/ukraine/en/documents/socio-economic-status-of-households>
65. Д. Луценко, & Кличко, В. В. (2017). Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року. <https://dei-2023.kyivcity.gov.ua/files/2017/7/28/Strategy2025new.pdf>
66. Kitsoft. (n.d.). У столиці оновили Стратегію розвитку міста Києва до 2027 року з урахуванням наслідків і викликів воєнного стану в Україні. Офіційний Портал КМДА - Головна.

[https://kyivcity.gov.ua/news/u\\_stolitsi\\_onovili\\_strategiyu\\_rozvitku\\_mista\\_kiyeva\\_do\\_2027\\_roku\\_z\\_urakhuvannyam\\_naslidkiv\\_i\\_viklikiv\\_voyennogo\\_stanu\\_v\\_ukrani/](https://kyivcity.gov.ua/news/u_stolitsi_onovili_strategiyu_rozvitku_mista_kiyeva_do_2027_roku_z_urakhuvannyam_naslidkiv_i_viklikiv_voyennogo_stanu_v_ukrani/)

67. Генплан-2025 збільшує території парків та скверів столиці на 2200 га. (2016, March 10). KYIV CITY COUNCIL. <https://kmr.gov.ua/uk/content/genplan-2025-zbilshuye-terytoriyi-parkiv-ta-skveriv-stolyci-na-2200-ga>
68. Пономарьова, А. (n.d.). Частина III: Оновлене планування для Києва. Mistosite. <https://mistosite.org.ua/uk/articles/chastyna-iii-onovlene-planuvannia-dlia-kyieva>
69. Кайдан, Т. (2019). Що таке перехоплювальний паркінг та як він може допомогти розвантажити Київ від автівок. Хмарочос. <https://hmarochos.kiev.ua/2019/11/28/shho-take-perehoplyvalnyj-parking-ta-yak-vin-mozhe-dopomogty-rozvantazhyty-kyyiv-vid-avtivok/>
70. Кайдан, Т. (2019). Чому не в Києві: як плани сталої міської мобільності зроблять українські міста кращими? Хмарочос. <https://hmarochos.kiev.ua/2019/05/28/chomu-ne-v-kyyevi-yak-plany-staloyi-miskoyi-mobilnosti-zroblyat-ukrayinski-mista-krashhymy/>
71. Львівська міська рада. Комплексна стратегія розвитку Львова 2012-2025 рр. <https://city-adm.lviv.ua/lmr/strategy-of-lviv/>
72. Львівська міська рада. Ухвала №6293 від 02/13/2020 Про затвердження Плану сталої міської мобільності м. Львова. [https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/3C1CE1DA7327E2CFC2258512002F9A87?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/3C1CE1DA7327E2CFC2258512002F9A87?OpenDocument)
73. Львівська міська рада. Інтегрована концепція розвитку міста «Львів 2030» [https://drive.google.com/drive/folders/12Mz6HnLRvtUzZW0NnKGm1IPgI1BShEVG?fbclid=IwAR2yvg1X44ta9C0-uMsmG\\_GBTZoFALijELZuTgdeuz9mMN9W-Ex22oIAiqU](https://drive.google.com/drive/folders/12Mz6HnLRvtUzZW0NnKGm1IPgI1BShEVG?fbclid=IwAR2yvg1X44ta9C0-uMsmG_GBTZoFALijELZuTgdeuz9mMN9W-Ex22oIAiqU)
74. Коломєйцев, А. ІКР: ЛЬВІВ 2030. Інтегрована концепція розвитку. [https://drive.google.com/drive/folders/12Mz6HnLRvtUzZW0NnKGm1IPgI1BShEVG?fbclid=IwAR2yvg1X44ta9C0-uMsmG\\_GBTZoFALijELZuTgdeuz9mMN9W-Ex22oIAiqU](https://drive.google.com/drive/folders/12Mz6HnLRvtUzZW0NnKGm1IPgI1BShEVG?fbclid=IwAR2yvg1X44ta9C0-uMsmG_GBTZoFALijELZuTgdeuz9mMN9W-Ex22oIAiqU)
75. Дар'я, К. (2021, July 10). У Львові прийняли концепцію інтегрованого розвитку міста. Що вона передбачає? Хмарочос. <https://hmarochos.kiev.ua/2021/07/10/u-lvovi-pryjnyaly-konczepczyiu-integrovanogo-rozvytku-mista-shho-vona-peredbachaye/>

76. Про затвердження генерального плану м. Харкова до 2026 р — Реєстр актів харківської міської ради. (n.d.-c).  
[https://reestr.kharkiv.rocks/194410?utm\\_source](https://reestr.kharkiv.rocks/194410?utm_source)
77. GIZ, Dornier Group. План Сталої Міської Мобільності міста Харкова.  
[https://www.objectiv.tv/wp-content/uploads/2025/01/Plan\\_mobilnosti\\_Harkova.pdf](https://www.objectiv.tv/wp-content/uploads/2025/01/Plan_mobilnosti_Harkova.pdf)
78. Харківська обласна військова адміністрація. Стратегія розвитку Харківської області на 2021-2027 роки.  
<https://kharkivoda.gov.ua/content/documents/1026/102538/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F.pdf>
79. Стратегія відновлення та розвитку Одеської області. (2024)  
[https://decentralization.ua/uploads/attachment/document/1512/%D0%94%D0%A0%D0%90%D0%A4%D0%A2-%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BD%D0%BE%D1%97\\_%D1%87%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%B8\\_-\\_12.11.24.pdf](https://decentralization.ua/uploads/attachment/document/1512/%D0%94%D0%A0%D0%90%D0%A4%D0%A2-%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BD%D0%BE%D1%97_%D1%87%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B8%D0%BD%D0%B8_-_12.11.24.pdf)
80. Стратегія культурного розвитку Одеси 2025-2035. (2025)  
[https://omr.gov.ua/ua/odessa/cultural\\_development/](https://omr.gov.ua/ua/odessa/cultural_development/)
81. У Львові затвердили стратегію безбар'єрності. Як може змінитися місто до 2030 року. (n.d.).  
[https://tvoemisto.tv/news/u\\_lvovi\\_zastverdily\\_strategiyu\\_bezbariernosti\\_168206.html](https://tvoemisto.tv/news/u_lvovi_zastverdily_strategiyu_bezbariernosti_168206.html)
82. Пресслужба ЛМР (2024) “Доріжки доступності: на пл. Ринок розпочали роботи перед головним входом у Ратушу.”  
<https://city-adm.lviv.ua/news/city/housing-and-utilities/300879-dorizhky-dostupnosti-na-pl-rynok-rozpochaly-roboty-pered-holovnym-vkhodom-u-ratashu>
83. «Контрактова: стародавня площа між своїм сучасним та майбутнім» | Heinrich Böll Stiftung | Київ – Україна. (2012). Heinrich Böll Stiftung |  
<https://ua.boell.org/uk/2012/02/05/kontraktova-starodavnya-ploshcha-mizh-svoyim-suchasnim-ta-maybutnim>
84. Студія Ландшафтної Архітектури KOTSIUBA (2017) 'Нова Контрактова'  
<https://kotsiuba.com/project/nova-kontraktova>
85. Вінниця інфо. (2017) У Вінниці побудували сьомий трамвай Vin Way і розпочали модернізацію восьмого.

- <https://vinnitsa.info/article/u-vinnitsi-pobuduvali-somiy-tramvay-vin-way-i-rozpochali-modernizatsiyu-vosmogo-fotoreportazh>
86. Децентралізація в Україні.  
<https://decentralization.ua/donors/slg-coe/library>
87. Manderscheid, Katharina & Richardson, Tim. (2011). Planning Inequality: Social and Economic Spaces in National Spatial Planning. European Planning Studies. 19. 1797-1815. 10.1080/09654313.2011.614388.
88. Bhargava<sup>1</sup>, Medha & Hampannaver, Pradeep. (2020). Mixed Use Development: Attributes And Comparison With Single Use Developments. International Journal of Innovative Research & Growth. 6. 56-62.
89. Superkilen | BIG - Bjarke Ingels Group, TOPOTEK 1, Superflex | Archello. (n.d.). Archello. <https://archello.com/project/superkilen>
90. Illien, N. (2022). How Vienna built a gender equal city. <https://www.bbc.com/travel/article/20210524-how-vienna-built-a-gender-equal-city>
91. Potgieterstraat by Carve Landscape Architecture. (n.d.). Landezine. <https://landezine.com/potgieterstraat-by-carve-landscape-architecture/>
92. Bookforum. (n.d.). <https://bookforum.ua/uk/locations/36>
93. Юрченко, О. (2019). Освіторія Хаб — у Києві відкриють надсучасний креативний простір для освітян. Освіторія Медіа. <https://osvitoria.media/experience/osvitoriya-hab-u-kyyyevi-vidkryyut-nad-suchasnyj-kreatyvnyj-prostir-dlya-osvityan/>
94. Big city lab. (n.d.). <https://bcl.com.ua/>
95. Home - Socialhousing. (n.d.-b). <https://socialhousing.wien/>
96. Cedosadmin. (2023). Що таке соціальне житло і як воно (не) працює в Україні? | Cedos. Cedos. <https://cedos.org.ua/shho-take-soczialne-zhytlo-i-yak-vono-ne-praczyuye-v-ukrayini/>
97. Передумови для створення доступного житла: як австрійський досвід може допомогти Україні. (n.d.). <https://www.newhousingpolicy.com.ua/materiali/peredumovi-dlya-stvorenya-dostupnogo-zhitla-yak-avstriyskiy-dosvid-mozhe-dopomogti-ukrayini>
98. Промприлад.Реновація. (n.d.). Промприлад. Реновація. <https://promprylad.ua/ua/>