

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
Київський національний університет будівництва і архітектури

## **Просторове планування міст**

Конспект лекцій  
для здобувачів першого (бакалаврського) рівня  
вищої освіти спеціальності 052 «Політологія»,  
які навчаються за освітньою програмою  
«Політичний менеджмент»

Київ 2025

УДК 711.1

П78

Автори: М. М. Дьомін, д-р арх., професор,  
Т. О. Шилова, канд. техн. наук, доцент,  
Р. М. Тригуб, канд. техн. наук, доцент,  
О. О. Михайлик, канд. техн. наук, асистент,  
О. М. Петруня, асистент

Рецензент Г. Ю. Васильєва, канд. техн. наук, доцент кафедри  
міського будівництва

*Затверджено на засіданні кафедри міського будівництва  
КНУБА, протокол № 3 від 15 листопада 2024 року.*

В авторській редакції.

**Просторове** планування міст [Електронний ресурс]: конспект  
П78 лекцій / М. М. Дьомін та ін. – Київ : КНУБА, 2025. – 131 с.

Містить основні засади містобудівної діяльності.

Призначено для здобувачів першого (бакалаврського) рівня  
вищої освіти спеціальності 052 «Політологія», які навчаються за  
освітньою програмою «Політичний менеджмент».

УДК 711.1

© М. М. Дьомін, Т. О. Шилова, Р. М. Тригуб,  
О. О. Михайлик, О. М. Петруня, 2025  
© КНУБА, 2025

## ЗМІСТ

Вступ.....	4
Лекція 1. Що таке місто. Історичні пошуки визначення поняття «місто». Знайомство з містобудівною діяльністю .....	6
Лекція 2. Історичні періоди стильових проявів в містобудуванні .....	15
Лекція 3. Епоха класицизму. Новий час .....	23
Лекція 4. Моделі міського розвитку. Планування та модель соціалістичного міста.....	33
Лекція 5. Сучасні стратегії розвитку міста. Новий урбанізм .....	41
Лекція 6. Особливості нового урбанізму в містах України .....	51
Лекція 7. Право на місто.....	59
Лекція 8. Демократія в містах .....	67
Лекція 9. Містобудівна діяльність. Об'єкти містобудування та територіального планування .....	73
Лекція 10. Містобудівна діяльність. Зв'язок містобудівної теорії та практики .....	78
Лекція 11. Містобудівна документація. Завдання, принципи і методи розроблення. Стадійність .....	84
Лекція 12. Транспорт. Вулично-дорожня мережа міста .....	89
Лекція 13. Містобудівні інструменти створення міського середовища. Мікрорайон. Планувальна структура міста.....	102
Лекція 14. Функціонально-планувальна структура міста. Зонінг.....	112
Лекція 15. Управління містами через місцеве самоврядування.....	120
Список джерел.....	128

## Вступ

Містобудування належить до багатогранної творчої діяльності, яка пов'язана із законодавчим урегулюванням, народногосподарчим плануванням та управлінням в процесі будівництва та реконструкції міст. В Законі України «Про основи містобудування» [1] міститься таке визначення містобудівної діяльності: «*Містобудування* (містобудівна діяльність) - це цілеспрямована діяльність державних органів, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій, громадян, об'єднань громадян по створенню та підтриманню повноцінного життєвого середовища, яка включає прогнозування розвитку населених пунктів і територій, планування, забудову та інше використання територій, проектування, будівництво об'єктів містобудування, спорудження інших об'єктів, реконструкцію історичних населених пунктів при збереженні традиційного характеру середовища, реставрацію та реабілітацію об'єктів культурної спадщини, створення інженерної та транспортної інфраструктури».

*Метою* містобудівного проектування є створення сприятливого середовища життєдіяльності населення (територіальної громади), в якому якнайкраще будуть задовольнятися вітальні, соціальні та духові потреби усіх мешканців населеного пункту та зони його впливу (приміська зона) в умовах природних, штучних та екологічних обмежень.

*Завданнями містобудування* є планувальна організація території міст і селищ, вирішення міських екологічних проблем, подолання монотонності типової забудови, збереження і науково обґрунтована реконструкція старих міських центрів, дбайливе збереження і реставрація пам'яток культури, їх поєднання з сучасними будівлями, реконструкція зруйнованих будинків, споруд, об'єктів інженерної інфраструктури, міст та селищ.

*Об'єктом містобудування* є:

1) планувальна організація території, система розселення, система взаємопов'язаного комплексного розміщення основних об'єктів промисловості, транспорту інженерної та соціальної інфраструктури, функціонального зонування території України, її частин (груп областей), території Автономної Республіки Крим, областей, адміністративних районів; територій територіальних громад, населених пунктів, їх частин.

2) комплекс об'єктів будівництва, об'єднаних спільною планувальною структурою, об'ємно-просторовим рішенням, інженерно-транспортною інфраструктурою в межах населеного пункту, його функціональної зони (сельбищної, промислової, центру, курортної, рекреаційної тощо), планувального, житлового району, мікрорайону (кварталу, групи кварталів), житлової групи, території спільних інтересів (приміської зони тощо).

Суб'єктами містобудування є органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи.

Головними напрямками містобудівної діяльності є:

1) розробка і реалізація містобудівної документації, проєктів конкретних об'єктів згідно з державними стандартами, нормами і правилами, архітектурно-планувальними завданнями і технічними умовами;

2) визначення територій, вибір, вилучення (випук) і надання земель для містобудівних потреб;

3) формування містобудівних ансамблів і ландшафтних комплексів, зон відпочинку та оздоровлення населення;

4) розміщення і будівництво житлово-цивільних, виробничих та інших об'єктів, відповідно до затверджених у встановленому порядку містобудівної документації та проєктів цих об'єктів;

5) створення соціальної, інженерної і транспортної інфраструктури території та населених пунктів;

6) захист життєвого та природного середовища від шкідливого впливу техногенних і соціально-побутових чинників, небезпечних природних явищ;

7) збереження і відновлення пам'яток архітектури і містобудування, історичного середовища, природного ландшафту та охорона навколишнього середовища;

8) урахування законних інтересів та вимог власників або користувачів земельних ділянок та будівель, що оточують місце будівництва;

9) інформування через засоби масової інформації громадян про плани перспективного розвитку територій і населених пунктів, розміщення важливих містобудівних об'єктів;

10) участь громадян, об'єднань громадян в обговоренні містобудівної документації, проєктів окремих об'єктів і внесення відповідних

пропозицій до державних органів, органів місцевого та регіонального самоврядування, підприємств, установ і організацій.

**Мета курсу «Просторове планування міст»** – опанування студентами сучасних принципів та методів територіально-планувальної організації та забудови міст.

**Завдання курсу:** навчити студентів аналізувати містобудівну ситуацію та визначати основні напрями і параметри міського розвитку.

Студент має **знати:**

- основні поняття містобудівної теорії;
- історію розвитку і становлення міст;
- провідні засади правового регулювання містобудівної діяльності;
- шляхи розвитку демократії в містах та залучення громадян для управління містом.

**Вміти:**

- користуватися сучасною містобудівною документацією;
- визначати різні зони та території в місті з відповідним правовим режимом регулювання;
- застосовувати механізми регулювання містобудівної діяльності за умови розвитку демократії.

### **Лекція 1. Що таке місто. Історичні пошуки визначення поняття «місто». Знайомство з містобудівною діяльністю**

Впродовж історії людства філософи, соціологи, урбаністи шукали визначення поняттю «місто». Кожна епоха породжує своє розуміння міста. «Місто – це спільнота міських мешканців, яка живе в сталому поселенні на постійному місці», - таким античне місто було для Аристотеля, який жив, коли окремі міста-держави (поліси) античного світу були частинами великої імперії Олександра Македонського. Аристотель склав перелік усіх грецьких полісів.

Для американського філософа, соціолога, дослідника міста, одного з ключових урбаністів ХХ ст. Льюїса Мамфорда місто – це театр соціального зв'язку, це місце, де щодня утворюються і руйнуються соціальні зв'язки, як між окремими індивідами, так і між об'єднаннями індивідів, між сім'ями, між сусідством, різними соціальними групами, об'єднаними певними практиками, економічними, корпоративними та

іншими інтересами. Тобто, місто – це арена, або театр соціальної взаємодії.

З точки зору відомого американського урбаніста Чиказької школи соціології міста Льюїса Вірта, винахідника концепції «урбанізму, як способу життя», місто є поєднанням трьох важливих зв'язків – розміру поселення, щільності поселення і соціальної гетерогенності (різноманіття). «Місто – це є постійне поселення високої щільності, відносно великої кількості населення, з високою соціальною і культурною гетерогенністю (різноманітністю)», - визначення Чиказької школи соціології міста, яким ми користуємось дотепер.

У кожній країні на законодавчому рівні визначено власні підстави до позначення населеного пункту як міста. В українській нормативній базі «місто» – це *«населений пункт, жителі якого займаються переважно несільськогосподарським виробництвом, з населенням щонайменше 10 тис. людей»*. При цьому в Україні є міста, як з меншим населенням (Угнів), так і зовсім без людей (Прип'ять); деякі селища міського типу юридично не є містами, хоча підпадають під ці характеристики. У Сполучених Штатах містом може називатись населений пункт з населенням не менше ніж 2,5 тис. людей, він має бути окремим муніципалітетом-самоврядним утворенням.

Міста існують понад 10 тис. років, але звичні для нас міста з'явилися в ХІХ ст. після індустріальної революції. Перші дослідження впорядкування міст і поселень відносяться до сер. III-го – поч. II-го тис. до н. е. У Стародавньому Єгипті і Дворіччі застосовувалася розбивка міста на геометрично правильні квартали та площі, вулиці перетиналися під прямим кутом. У Стародавній Греції й Римі ці прийоми регулярного планування склалися в чітку Гіпподамову систему.

Середньовічні міста мали криві, вузькі вулиці навколо замку, міського собору, торгової площі. Житлові райони за межами міських мурів оточувалися новим кільцем стін, потім на їхньому місці утворювалися кільцеві вулиці, які в поєднанні з радіальними вулицями формували радіально-кільцеву структуру міста. Відродження, бароко та класицизм ознаменувалися колосальними містобудівними композиціями. Зі середини ХІХ ст. після індустріальної революції почалося бурхливе зростання міст.

Темпи зростання кількості міст, чисельності мешканців, необхідність вирішення широкого кола питань створили передумови для

формування самостійної науки - містобудування, що отримала в англійських країнах назву «town planning» (міське планування), пізніше починають застосовувати терміни «urban planning», «city planning». Містобудування є синонімом територіального планування. Територія – це сталий ресурс, який треба впорядковувати раціонально. Планування – це оптимальний розподіл ресурсів для досягнення поставленої мети. Планування розвитку міст та населених пунктів виникає з такого явища як зонінг- це розподіл функцій всередині населеного пункту.

Містобудування виникло як результат синтезу творчого (архітектурно-художнього) та інженерного (технічного) базисів освіти в той час, коли почало не вистачати інструментів для вирішення юридичних, соціальних та інших проблем, які виникли в швидкоплинному розвитку міст. З'явилися перші навчальні заклади, що здійснювали підготовку спеціалістів з містобудування, планування міст та територій, і ця діяльність стала популярна в суспільстві. Термін «urban planning» був використаний в програмі нового академічного курсу, який було відкрито в університеті м. Ліверпуля (Англія) в 1907 р. Цей курс зберігав риси архітектурної освіти. В 1909 р. на базі Школи ландшафтної архітектури в Гарварді (м. Кембридж, США) був створений навчальний курс «City planning», з якого бере свій початок професійна містобудівна освіта в усьому світі. У 1913 р. Львівський технічний університет відкриває факультет «Town Planning», а в 1914 р. Київський комерційний інститут відкриває спеціалізацію по земсько-міському господарству. Після Другої світової війни питання про підготовку інженерів–фахівців у галузі містобудування стало ще більш гострим. В Київському інженерно-будівельному інституті, Харківському інституті інженерів комунального господарства у 1947 р. були організовані факультети Міського будівництва.

У 1960 р. фундатором науки містобудування А. Є. Страментовим була підкреслена унікальність цієї спеціальності, враховуючи те, що в інших країнах навчання проводиться в одному напрямку (наприклад, у Великобританії і США готують муніципальних інженерів, у Франції - інженерів громадських робіт) та викладено основні засади спеціальності міського будівництва та господарства:

- розробка інженерних питань планування міст, тобто проектування інженерної підготовки міських територій під забудову;

- проектування й будівництво міських вулиць і доріг у комплексі з інженерними підземними мережами та зовнішнім благоустроєм;
- проектування міських транспортних мереж і організації міського руху;
- проектування й будівництво міських мостів, набережних, шляхопроводів, естакад, транспортних і пішохідних тунелів;
- вирішення питань вибору видів міського громадського транспорту.

Сучасне місто – це складний функціонально-планувальний об’єкт з виробничими підприємствами, житловими комплексами, громадськими центрами, місцями відпочинку, транспортними й інженерними спорудами, який можна зобразити за допомогою Моделі містобудівної системи, де населення, діяльність та середовище є взаємопов’язаними компонентами: населення займається діяльністю, діяльність формує середовище, середовище впливає на діяльність і на населення (рис.1).

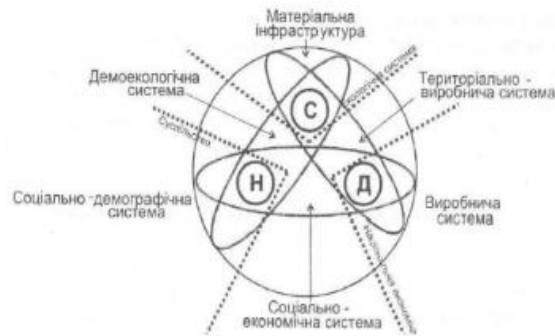


Рис.1. Модель містобудівної системи [2]

Створення сприятливого середовища життєдіяльності населення (територіальної громади), в якому якнайкраще будуть задовольнятися вітальні, соціальні та духові потреби усіх мешканців населеного пункту та зони його впливу (приміська зона) в умовах природних, штучних та екологічних обмежень є метою містобудівного проектування. Основними завданнями містобудування є створення міст і селищ, що мають індивідуальну зовнішність, вирішення міських екологічних проблем, подолання монотонності типової забудови, збереження і науково обґрунтована реконструкція старих міських центрів, дбайливе збереження і реставрація пам’яток культури, їх поєднання зі сучасними будівлями.

Міста є однією з просторових форм концентрації людей. Першу класифікацію міст розробив Чонсі Д. Гаррис в 1943 р. Це була функціональна класифікація 377 американських міст з населенням, що

перевищувало 25 тис. осіб. Чисельність населення – основна ознака, за якою класифікують місто. В Україні градація міст за кількістю населення наступна:

- малі міста – до 50 тис. осіб;
- середні – 50 - 250 тис. осіб;
- великі – 250–500 тис. осіб;
- крупні (значні) – 500–800 тис. осіб;
- найкрупніші (найзначніші) – понад 800 тис. осіб.

Діапазон людності міст світу величезний: від 200–250 осіб у містах скандинавських країн до більш як 20-25 млн. жителів у Японії, Китаї. Темпи урбанізації значно пришвидшилися останнім часом, і в 2008 р. вчені вперше зафіксували, що більша частина земної кулі вже живе в містах. Зараз ця цифра наблизилась до 54 %. Тенденції свідчать, що вже до 2030 року близько 2/3 населення земної кулі буде жити в містах. Буде збільшуватись кількість величезних міст: якщо зараз на планеті існує більше 20 міст з населенням понад 10 млн. людей (лідером є Токійська агломерація з населенням понад 38 млн. людей), то в 2030 році вже буде понад 20 міст з населенням більше 20 млн. людей. Більшість цих міст буде розташовано у Південній, Південно-Східній та Східній Азії, тобто в Японії, Китаї, Бангладеш, Індії та інших країнах – там, де процеси урбанізації є найбільш динамічними. В цьому ареалі розташовані практично всі найбільші міста світу.

Чисельність населення впливає на розмір території, планувальну структуру, кількість та якість установ побуту, транспорт, інженерне обладнання тощо. Для класифікації міст за чисельністю населення необхідно враховувати зміну образу життя населення міст, зміну видів міського транспорту, зміну системи установ культурно-побутового обслуговування; зміну характеру забудови й благоустрою в міру зростання розмірів міста. Наприклад: у місті на 20 тис. мешканців пересування здійснюється пішки; більше 20 тис. осіб – виникає потреба в автобусі; більше 100 тис. осіб – у трамваї; 400 тис. осіб – у трамваї, тролейбусі; більше 1 млн. осіб – швидкісному трамваї, метро. У містах до 50 тис. осіб проектується 1 загальноміський центр, а у разі більшого розміру міста – центри житлових районів, міста з населенням більше 100 тис. осіб. проектуються, переважно, з багатоповерховою забудовою.

Сьогодні в Україні можна визначити два види розселення: міське (міста і смт) і сільське (села, селища, хутори). Забудова сільських

населених пунктів відрізняється малою інтенсивністю, переважають малоповерхові житлові будинки, кожний з яких побудований на самотійній земельній ділянці. Міське поселення має велику щільність. Так, щільність населення Києва становить 3207 осіб/км<sup>2</sup>, в Харкові -5263 особи/ км<sup>2</sup>, в Одесі - 5463 особи/км<sup>2</sup>. Структура міського розселення на території України відрізняється просторовою неоднорідністю урбанізованих зон та інтенсивним формуванням і розвитком міських агломерацій. Найбільша мережа міських поселень у Львівській, Дніпропетровській, Харківській областях (у кожній понад 70 міських поселень).

Адміністративно-політичне значення впливає на розмір зовнішніх зв'язків, набір і кількість установ. Крупні й найкрупніші міста є регіональними й міжрайонними центрами системи населених місць, центрами агломерацій і метрополітенських ареалів. Великі й середні міста є міжрайонними й районними центрами групових систем розселення різної величини. Малі міста є районними центрами місцевих систем розселення. За адміністративно-культурним значенням міські населені пункти поділяються на обласні, районні центри, міста обласного підпорядкування, міста, селища.

З огляду на містоутворюючий потенціал спеціалізація є за промисловим виробництвом (*індустріальні центри*), транспортним обслуговуванням:

- *портові міста*, які розташовані на морях, великих річках. Такі міста мають, зазвичай, віялоподібний план, де центр розташований, як правило, біля акваторії; для вантажного порту необхідна залізниця; курортна зона передбачає велику кількість туристів та відпочивальників; приклади наших портових міст: на морі – Одеса, Херсон і Миколаїв, на річці – Запоріжжя, Київ;

- *місто-залізничний вузол* - має кілька залізничних станцій; залізничне депо, склади; територія міста, зазвичай, розчленована залізницею, що ускладнює транспортний зв'язок всередині міста;

- *центри туризму*,

- *оздоровчі центри*;

- *наукові центри*;

- міста, що спеціалізуються на *сільськогосподарському виробництві*;

*Місто-супутник* - новий тип міст, який з'явився в 20-х роках ХХ сторіччя і набув розвитку в 70-х роках. Місто-спутник проєктувалось для

вирішення проблем розвитку найкрупніших міст, зон їх впливу (Бровари, Славутич). В таких містах переважний розвиток набуває один вид промисловості.

*Місто-сад*, запроваджений Е. Говардом, став зразком розвитку сучасного містобудування певного часу.

*Університетські міста – кампуси* (від англ. «Campus»). Це студентські містечка в комплексах великих університетів, де поєднані декілька функцій: навчання, спорт, відпочинок, житло для студентів і викладачів.

*Міста-музеї* – це збережені старовинні міста (Переяслав-Хмельницький). Їхньою специфікою є велика чисельність туристів, що визначає кількість готелів, обслуговуючих установ тощо.

*Наукові міста* – це новий вид міст, що виник у ХХ ст. Ці невеликі за розмірами міста розташовуються в гарних природних умовах (частіше – це ліс); мають підвищені вимоги до тиші. Наукові міста демонструють зростаючу роль науки. Більшості міст властива поліфункціональність.

За хронологічною ознакою можна виділити два типи міст – історичні й нові. З античних часів відомо декілька основних типів міст: місто-фортеця (Жовква), місто-порт, місто-резиденція, торгівельне місто, місто-святилище. Пізніше сформувалися такі типи міст: міста-курорти, міста-заводи, міста-сади (Брондбю, біля Копенгагену, Данія) тощо. Історичні міста розвивалися стихійно, нові міста будуються за єдиним планом. Нова забудова будь-якого міста має бути підпорядкована історичній забудові міста.

Набуває все більшого розвитку ідея експериментального будівництва «ідеальних» міст і екополісів; поширюються глобальні концепції «тотального міста», метро- і мегалополісів, проєктуються надводні, підводні й космічні поселення тощо. Існують пропозиції щодо поділу міст на ті, що зароджуються, розвиваються й перебувають у стагнації (занепаді), на «оптимальні» і неоптимальні, на центровані й розосереджені.

Функціональний характер впливає на планування міста та надає йому специфічні риси. Так, на території промислового міста розташована велика кількість промислових об'єктів (до 50% території), залізниці, товарні станції, під'їзні шляхи, санітарно-захисні зони. Профіль міста визначають його виробничі території, які є містоутворюючою базою. Виділяють дві категорії населення, які формують містоутворюючу й

містообслуговуючу бази. До містоутворюючої групи відносять працездатне населення, яке працює на підприємствах, продукція яких поширюється не тільки в межах, а й за його межами. Містообслуговуюча база складається з адміністративних, культурно-побутових, навчальних та інших закладів, а також населення, що в них працює.

Міста є центрами концентрації урбаністичного способу життя, міської культури: культури вулиць, розвиненого вуличного життя, нічного життя, культури відвідування різноманітних закладів, розваг, культурних просторів, культури споживання, фланерства - безцільного «споглядання міста», прогулянок та подорожей містом, які не несуть певної мети, а мають цінність самі по собі.

Міста варто відрізнити від поліцентричних урбанізованих регіонів, таких як Нью-Йорк чи Лос Анджелес, Великий Париж, Великий Лондон, Токіо. Це кілька розташованих поруч міст, які, розростаючись, зливаються й функціонують як єдине ціле в економічному, соціальному та інших сенсах. Швидкий розвиток промисловості та автотранспорту сприяли виникненню колосальних міських територій - міських агломерацій, що мають кілька пов'язаних міст-центрів. Урбанізовані регіони є основним ядром розвитку сучасних міст. Місто, яке концентрує головні корпорації світу, головні вузли банківської, економічної та політичної активності, спеціалізовані ринки праці, інститути та ключові світові університети («освітню індустрію»), культурну індустрію – все те, що ми пов'язуємо з міською культурою, це є глобальним містом. Глобальних міст в світі є кілька десятків, найголовніші з них – це міста, які продукують новини щодня, і новини з яких розходяться найпершими по планеті – Нью-Йорк, Лондон, Токіо, Париж, Берлін, Пекін, Шанхай. Ці міста автоматично стають і головними політичними гравцями. Соціологи тяжіють до того, щоб перестати мислити окремими національними державами і почати мислити містами.

Територія України характеризується високими показниками урбанізації, розвиненою мережею міст та шляхів сполучення. У 1990 році в Україні було 436 міст та 885 селищ міського типу. В 2015 році в Україні було 460 міст, в яких проживало 29 млн. 673 тисячі людей, або більш як 69% населення, 927 селищ міського типу. 3 міста-мільйонника України – Київ, Одеса та Харків. Кількість міського населення України, як і кількість міст, продовжує зростати, не зважаючи на стрімке зменшення загальної чисельності населення з 52 млн. у 1993 до 42 млн. у 2016 му і

скорочення населення в абсолютній більшості міст України. Це означає, що в Україні, як і в усьому світі, урбанізація – процес зосередження населення в містах продовжується.

Яскраві процеси, які відбуваються в сучасних містах:

- швидка урбанізація - різке зростання міського населення;
- мультиплікація міських центрів з втратою ролі традиційних міських центрів;
- розширення міських меж все далі від історичних центрів, наслідком чого є процеси субурбанізації, «розповзання» тощо;
- збільшення поліцентричних урбанізованих регіонів – нових форм просторового розвитку, які характеризуються співіснуванням різних форм поселень в єдиному регіоні і щільними транспортними зв'язками між ними.

Регіон та дослідження його розвитку є невід'ємною частиною містобудівної освіти та перебувають у списку необхідних кваліфікацій, що пов'язані з появою нових дисциплін, супутніх до міського будівництва: картографія, економічна географія, урбаністика. На основі інтеграції наук виникли сучасні містобудівні напрями: дизайн архітектурного середовища, міське будівництво, міський кадастр, містобудівне право.

**Висновки.** Місто є складним функціонально-планувальним об'єктом. З огляду на генезис місто є поселенням, що виникло й розвивається в результаті суспільного та територіального поділу праці. Еволюцію міста можна уявити як результат взаємодії структурних елементів містобудівної системи і зовнішніх впливів суб'єкту управління – міської влади. Кожна епоха породжувала своє розуміння міста. Філософи, соціологи, урбаністи шукали визначення поняттю «місто», і впродовж історії людства було створено чимало визначень. Базові характеристики міста:

- тривале постійне існування поселення на певному місці;
- відносно велика чисельність населення;
- висока щільність населення;
- соціальна та культурна гетерогенність.

Модель містобудівної системи може бути представлена трьома елементами- населенням, діяльністю та середовищем, які знаходяться в діалектичному взаємозв'язку: населення займається діяльністю, діяльність формує середовище, середовище впливає на діяльність і на населення.

Метою містобудівної діяльності є створення середовища, в якому в повному обсязі і найкращим чином будуть задовольнятися потреби населення в умовах природних, штучних та екологічних обмежень. Інженер-містобудівельник має бути компетентний в багатьох царинах. Містобудування з початку ХХ століття формувалось у взаємозалежності з будівництвом та архітектурою і забезпечувало потреби народного господарства та суспільства в цілому. «Місто має надавати людям безпеку і робити їх щасливими», - казав Аристотель.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Як термін «місто» визначається в нормативній базі України?
2. Які основні складові моделі містобудівної системи?
3. Як здійснюється класифікація міст за чисельністю населення?
4. Що входить у базові характеристики міста?
5. Які є типи міст за спеціалізацією відповідно до містоутворюючого потенціалу?
6. Як можна сформулювати основну мету містобудівної діяльності?

### **Лекція 2. Історичні періоди стильових проявів в містобудуванні**

#### **Традиційні міста**

Перші держави сформувалися на межі IV-III тис. до н.е. на території родючих долин річок – Тигру, Євфрату, Середнього Інду, Нілу, в передгір'ї Сирії та Ірану. Люди цих регіонів осідають, створюють поселення, займаються землеробством, ремеслами, торгівлею.

В *Єгипті та Дворіччі* за 20 століть до н.е. існували сплановані та регулярні невеликі міста та поселення з геометрично правильною мережею вулиць і міськими центрами з палацовими та храмовими комплексами. Великі єгипетські міста не мали геометрично-правильних планів. Храми та палаци ховалися в середині цитаделей та храмових огорож. Тут були винайдені образи житлових та громадських будівель, їхні ансамблі. Величезні піраміди - давньоєгипетські гробниці фараонів - були символом поєднання простору землі з космосом. Класифікація давньоєгипетських міст за їхнім призначенням така:

- столиці – Мемфіс, Фів, Ахетатон, Одіс, Таніс, Бубастіс;
- храмові міста – Геліополь, Елефантін, Філе;
- торгові міста – Аваріс, Таніс, Бубастіс;

- стратегічно укріплені пункти – Ель-Каб, Семне.

Міста *Дворіччя* розвивалися осіло навколо початкового ядра, а не «сунулися» за палацами, як це відбувалося в Єгипті. Кільце кріпосних стін обмежувало місто з усіх боків, ущільнюючи міську забудову. Тому розмір міст був значно менший, а забудова щільнішою, ніж в містах Єгипту. Відмінною рисою древніх міст Дворіччя була їхня колообразна форма. На противагу широким вулицям давньоєгипетських міст, тут були надзвичайно вузькі темні вулички. Розповсюдження міст відбувалося з півдня на північ, а ні з півночі на південь, як в Єгипті. Храми та житлові будинки будувалися на високих терасах для захисту від затоплення. Боротьба з повенями призвела до розвитку інженерної справи та значно покращила благоустрій та екологічний стан міст. Головним будівельним матеріалом були глина та сирцева цегла, з яких будувалися житлові будинки, храми, палаци, зіккурати та зовнішні оборонні укріплення міст (зіккурат - головний храм в центрі кожного міста у вигляді ступінчастої вежі, який був присвячений богу – покровителю міста). Цегла майже повністю зберегла архітектурні форми єгипетських храмів, а сирцева цегла з часом перетворилася в безформну глину.

Значними є такі періоди стильових проявів в містобудуванні: давньогрецький, давньоримський, середньовіччя, ренесанс, бароко, класицизм, новий час. Розглянемо історичну перспективу взаємозв'язку просторового планування (розпланування міста, його «урбаністичної форми») із соціальним порядком.

*Грецькі міста* розташовувалися в мальовничому середовищі, чудово вписуючись в природний ландшафт. В центрі кожного «сузір'я» міст-полісів знаходився метрополіс – місто-мати, довкола якого утворювався комплекс маленьких «містечок-супутників» – хора міст. Між метрополісом та цим комплексом встановлювалися певні взаємозв'язки на засадах ієрархії і комплементарності (взаємодоповнення). Метрополіс було головним містом колонії. Поняття метрополісу з часом змінилося і стало позначати велике місто, або міську агломерацію, яка є економічним, політичним або культурним центром для окремого регіону або всієї країни. Ядром давніх міст спочатку була фортеця – цитадель, укріплений акрополь, вона включала палац царя (базіліа), пізніше вона була релігійним центром. Під акрополем виростало місто із власним центром і площею (агорою), де проводилися міські збори, торгували, розміщувались громадські, торгові (склади, арсенали) та культурні

споруди. Агора поставала як головний символ самоуправління – просторового та ідеологічного втілення ідеї полісу.

Найдавніші грецькі міста виростали стихійно, без загальної містобудівної ідеї. Греками було запроваджено планування ПЕР СТРИГАС /per strigas/ – по смужках: авеню/проспекти – ширші вулиці прокладалися зі Сходу на Захід; під прямим кутом їх перетинали звичайні вулиці, що йшли з Півночі на Південь (Америка). Пізніше виробляється прямокутна схема планування міст - поділ прямокутною сіткою вулиць (Гіпподамова сітка). Цією системою користуватимуться до кінця ХІХ ст. Греки запровадили відповідальність архітектора за розпланування міста.

В Греції виникли театри, стадіони, гімназії та інші громадські будівлі. В елліністичний період отримав розвиток благоустрій міст. Грецькі міста не мали багатоповерхової забудови. Центральні ансамблі грецьких міст становили єдине ціле з його плануванням та забудовою. Соціальний та фаховий склад міського населення в Греції відрізнявся значним різноманіттям, що відповідало більш високому рівню розвитку виробничих сил. Афіни, Ефес, Мілет, Пірей у V- III ст. мали по 100 тис. мешканців. У грецькому світі поняття полісу означало громаду, що утворює місто. Громадяни разом вирішували питання щодо спільного проживання, місто виступало «мірою» і «взірцем» для городян. Люди мешкали у місті-полісі, тут вони здобували свою ідентичність та відчуття самоповаги, а ті, хто переступав «моральні рамки», ставали вигнанцями. Фуکیدід наводив слова афінського воєначальника до солдатів, коли вони висадились у Сіракузах: «Ви самі і є місто, де б ви не забажали оселитись. ... саме люди утворюють місто, а не стіни і не ваші кораблі».

Метою заснування *римських міст* було розселити ветеранів війн та контролювати завойовані території, тому набуває значення адміністрування міст. В Римі був створений містобудівний стандарт - Лептіс Магна (за назвою міста в Африці, що знаходиться в 130 км від Триполі — столиці Лівії): кожне місто мало свій форум – площу з обов'язковим набором публічних споруд, базилік, храмів. Римляни систематизували будівельну галузь, розробили і застосували нові технології будівництва. Протягом I та II ст. н. е. в римському містобудуванні був період розквіту: з'являються нові методи кам'яної кладки з облицюванням, був винайдений бетон, розвиваються форуми й базиліки, театральні будівлі з високими кам'яними стінами, амфітеатри для бою гладіаторів, терми, мости, віадуки, акведуки, дренажні системи,

каналізація, гавані, портові будівлі, військові табори, мощені дороги; вертикальне планування отримало ідеально правильні горизонтальні майданчики. Римляни розвинули архітектуру міських вулиць. Значним внеском в світову містобудівельну справу стали інженерні заходи римлян та благоустрій міст. Багатоповерховий житловий будинок став прообразом сучасних житлових комплексів. Римським містам притаманна симетричність розплануванням - чіткість, влада над простором, раціональність; будинки мали, зазвичай, фронтальний фасад. Давній Рим на початку нашої ери з його більш ніж мільйонним населенням, впливом, масштабом і розмахом забудови цілком відповідав значенню Метрополіса. Римське життя та архітектура нерозривно пов'язані з політикою.

Для раннього *Середньовіччя* характерним є різке скорочення населення та розміру міст. Протягом двох століть – від 1500 до 1700 рр. в Європі будувалося не багато міст, населення було незначним. Висока щільність забудови (до 90-100%), відсутність елементарного благоустрою і в місті, і в побуті, численні епідемії були причинами малочисельності в містах – не більше 20-25 тис. мешканців в найкрупніших містах; найбільшими були Венеція, Флоренція, Генуя – біля 100 тис.чол. X століття характеризується збільшенням міст і містечок, зростанням міського населення - за 150 років населення Європи зростає на 40%. В середньовіччі з'явилася переважаюча кількість міст центральної та західної Європи: міста Південної Франції – Марсель, Тулуза, Арль, Нарбонн, Монпельє, в Каталонії – Валенсія, Барселона, в Португалії – Коїмбра; посилюються Кордова і Толедо, з'являються Мадрид, Калатрава тощо. Пристосування до рельєфу місцевості, до обрису берегів, підвищень, ярів відображалось у трасуванні вузьких затишних вулиць, які не мали тротуару. Забудова відрізнялась високим художнім рівнем і спиралася на багатовікові традиції. Використання природного рельєфу для оборонних цілей – загальна риса багатьох міст середньовіччя.

Багато міст середньовічної Європи виникало завдяки видобутку корисних копалин. Наприклад, Зальцбург виник завдяки видобутку альпійської солі та золота в VIII - IX ст. Міста Середньовіччя розвиваються зі старих римських військових таборів і з ранньфеодальних посадів, торгових поселень на перехресті торгівельних шляхів, на переправах через річки у бродів - (Оксфорд), Кембридж (міст на річці Кем), місць видобутку копалин тощо. Коли в готичний період

міста закладали на вільній території, вони мали чітке планувальне рішення. На основі ортогональної/прямокутної сітки закладалися міста-бастіди (бастіо – будувати).

В Середньовіччі процес закладання міста королем постає аналогією до створення світу Богом: правитель (принц, король) повинен взяти на себе відповідальність за принципові рішення – на якому місці розбивати місто (вибір території), призначити місця для собору, церков, трибуналів, виробництва, та згрупувати мешканців згідно із їхніми видами занять - квартал шевців, квартал ковалів, квартал тих, хто вичиняє і фарбує шкіру, тощо. Закладаються основи міського самоврядування, формується культурна типологія європейського міста: розпланування площ, відкритих просторів, головних вулиць та фокусів релігійного тяжіння (у певних районах ця модель залишається і до сьогодні). Важливе значення мало будівництво фортець – починали селитися люди, розвивалися ремесла і виникало місто. Населення тягнулося до міст з міркувань безпеки та торгівлі. Місто мало 3 фокуси - замок, собор, ратушу (будинок міської управи), що позначалося на урбаністичній формі. Головна площа з собором та будинком міського самоуправління (ратушею) була визначальною рисою європейських міст.

Середні віки є періодом становлення «європейської (культурної і просторової) моделі»: активна торгівля сприяла розвитку міст і зв'язків між містами. Міста стають центрами торгівлі та ремісництва, вони розвиваються й виникають на перетині шляхів (торгівельних, паломницьких), довкола центру торгівлі – ринкового майдану, поблизу монастиря чи замку. Місто починали будувати за регулярним планом; далі воно могло розвиватися стихійно, нерегулярно, концентричними кругами. Внаслідок зростаючої торгівлі крамарі селилися поза стінами міста і створювався новий посад - бург (Зальцбург, Единбург, Страсбург). Хто мав намір поселитися у «бургу» (англ./нім. borough – місто), був зобов'язаний дістати дозвіл на поселення і протягом певного часу (зазвичай, одного року) збудувати тут будинок. Ціни оренди та податки впливали на розміщення крамниць, майстерень, помешкань; податками регулювали й ефективність забудови території. Найвища рента була на Ринковій площі (перша категорія), друга - поблизу, на вулицях, що ведуть від воріт до неї. Фасади будинків виступають над вулицею, подекуди на фасад виходили лише крамниці, а помешкання розташовувалися за ними. Третя категорія ренти – лише помешкання. Народжувалося радіально-

кільцеве планування міста. Діяли обмежувальні й регуляторні інструменти будівництва та планування – статути міста. Так у Сієнні була Конституція міста, яку було офіційно запроваджено в 1262 р.

Життя середньовічних людей регулюється церквою: свята, фестивалі, ярмарки, майже всі види громадської діяльності мають релігійний підтекст. Силует міста відзначався загостреними шпилями на міських управліннях, церквах і громадських будівлях. Декоративна зелень в містах була відсутня. Фруктові дерева росли в садах монастирів; фруктові сади, виноградники містян знаходилися за міськими укріпленнями. Акваторії в середньовіччі були перешкодою для розвитку міста, розділяли його, і слугували суто для практичних цілей.

Стіни середньовічних міст мали ворота – відтак, поставала можливість контролювати вхід-вихід та збирати мито. Стіни міста відігравали ще й психологічну функцію – давали мешканцям почуття захищеності та згуртованості. Луїс Мамфорд зауважує: «Ви могли знаходитися у місті, або поза містом; ви могли належати до міської спільноти, або – ні. Коли ворота міста зачинялися при заході сонця, піднімали міст, місто відрізалось від зовнішнього світу. Стіна допомагала створити відчуття єдності між мешканцями: під час облоги чи голоду легко народжувалась і розвивалась «корабельна мораль» – поділись всім, що маєш, і поділяться з тобою». Система оборонних валів і мурів з воротами існувала в Європейських містах аж до часів Французької Революції. Міжнародний порт Брюгге (місто, ринок, ратуша) – одне з найкраще збережених міст Середньовіччя.

В кінці XIV ст. в Італії під впливом ідей гуманізму - пізнання законів і краси природи, гармонійне вдосконалення людини, народжується *Ренесанс (Відродження)*. Початком Ренесансного урбанізму вважають П'єнцу. Під час перепланування міст у середньовічну мережу вулиць включалися окремі ансамблі та розширювалися вулиці. Трактати ренесансних авторів популяризували прямокутну планувальну сітку з поліцентричною структурою, яку застосовують і при розширенні існуючих, і для розбудови нових міст. Виникає поняття «архітектура вулиці». Фокус містобудівничих Ренесансу був направлений на розвиток центру міста - площі та найближчих кварталів. Ансамблям центральних площ, що мали геометрично правильні форми, надавалося значення головних прикрас міста. Головна площа, де розміщувалися палаци, була ключем до композиційної та соціальної структури міста. Парки палаців і замків

перебували у приватній власності. Зі збільшенням розміру будівель і новими видами покриттів силует міста пом'якшується куполами з плавними обрисами. Поступово зникають високі середньовічні дахи. В Парижі у XVIII ст. з'являються алеї, зелень, квіткові партери, топіарне мистецтво. Громадські сади в більшості європейських міст з'являються в кінці XVIII ст.

Містобудівничі Ренесансу були захоплені ідеєю *ідеального міста* у формі зірки – це вдосконалений планувальний тип середньовічного міста з собором, фортецею, площею, оточеного кількома рядами забудови, радіальними вулицями, що відходять від центру. Міста оточуються і замикаються в зіркоподібне кільце. Провідна ідея про ідеальне місто передбачала місто, симетричне у плані, для ідеального спостереження. До певного часу ця схема гарантувала неприступність ворога. Головною урбаністичною ідеєю Ренесансу були пошуки міста з «ідеальними» критеріями – виглядом, облаштуванням, розплануванням, соціальною організацією – тобто, спроба «сформувані ідеал міста». Ця ідея закладе підґрунтя «науки про планування міст», яка оформиться під кінець XIX ст. Творцями Відродження були Петрарка, Альберті, Леонардо, Дюрер та інші. Найбільший розвиток набули в цей період Рим та Флоренція. Міста епохи Відродження поступово отримували нові риси під впливом суспільних змін. Більшість ідей щодо «ідеального міста» так і залишилися на сторінках трактатів. Єдиний повністю завершений проєкт «ідеального міста» – Пальма Нуова. В українському місті Жовква, яке створювалося, як «ідеальне місто», у простір вписано і закарбовано конфронтацію - замок протиставляє себе місту. Зодчі Відродження використовували в містобудуванні гармонійні пропорції людини, як мірило навколишнього архітектурного середовища. Цікавим є малюнок «Місто-як-тіло» Франческо Ді Джорджіо (середина XV ст.), де «держава» відтворює «тіло», де штучне віддзеркалює природне. Відповідність між тілом і «політикою тіла» зображується за допомогою певного набору кодів: короля зображали як голову «тіла» (інколи – у вигляді серця), населення - як саме «тіло», закон порівнювали з нервами, військо – з руками, комерцію – з ногами, частіше – із шлунком тощо. Те саме стосувалось і міста («ідеального міста»): тут йшлося про аналогії розташування його головних будівель і споруд /як місць для певного роду діяльності чи інституцій/ та органів людського тіла: замок– це голова, ринок – легені, ратуша – шлунок, міські брами – кінцівки.

У XVII столітті спокійну врівноваженість й довершеність образів міст Відродження змінює складна багатогранність *Бароко*, для якого характерні ускладнення об'ємно-просторових композицій, неординарне художньо-декоративне рішення, тонке моделювання прикрашеної поверхні та пластичні переходи одного елементу декору в інший. Формувались нові регулярні ансамблі у містах, закладались нові міста-резиденції, виникали сакральні-монастирські комплекси. Головною особливістю композиційного укладу барокових (від італ., *barocco*, – вибагливе) міст є включення у композиційну структуру міста ландшафтної складової. Промислові міста XVII-XVIII ст. виникають на базі приморських гаваней та портів. Місто осмислювалося, як твір мистецтва. Періоду бароко притаманна велика кількість монументальної скульптури, що розміщувалася на міських майданах і мала не лише образотворче, але й архітектурне призначення. Перевага надається півциркульній, овальній або більш складній формі, яка легше вбирає в себе вулиці, що підходять справа й зліва від композиційної вісі. Прагнення осьових композицій й розкриття центрів було однією з причин великих планувальних робіт, що розгорнулися на території Рима. Римські обеліски виявилися «віхами» планування міста, замкнені майдани епохи Відродження змінюються відкритими площами з пам'ятниками. Серцем Риму став Собор Святого Петра.

Елементи *бароко в Україні* поширювалися нерівномірно, у різні часові проміжки та з різною інтенсивністю. Цей період позначений бурхливим розвитком містобудування в Україні та відродженням Києва, як духовного, культурного центру українських земель: стиль споруд Києва формувався під візантійським культурно-релігійним впливом, житла ремісників були на околицях. Населення українських міст було багатонаціональним – поруч з українцями жили поляки, німці, вірмени, греки, євреї. У Придніпров'ї забудова міст пов'язана з традиціями давньоруського містобудування: вільна й мальовнича, житлові будинки розташовувались в оточенні великих дерев і фруктових садів. Лівобережжя й Наддніпрянщина славляться монументальним зодчеством. Форми й розміри кварталів визначалися мережею найважливіших вулиць-доріг, що вели до храмів. Придніпровські міста не були затиснені оборонними мурами, бо для захисту покладались на козацьку шаблю. Українське бароко є втілення культу краси давніх українців: споруди мають пишні форми, складні конструкції,

відзначаються багатством декору. Результатом розвитку української традиції стають храми. Самобутність українського бароко – у вишуканій суміші етнічних елементів з привнесеними європейськими тенденціями.

**Висновки.** Наука планування та забудови міст має довгу історію формування, де кожний історичний період додавав свої характерні риси. Місто було колективним твором містобудівничих та мешканців, що були пов'язані територіально, економічно, релігійно. Місто було системою, де усі елементи узгоджено існували в контексті правил і кодів, які були зрозумілі і поділялися як мешканцями, так і забудовниками. Ядром традиційних міст була фортеця, навколо якого виростало місто із власним центром і площею, де проводилися міські збори та розміщувались громадські, культурні, торгові споруди. В традиційному місті основою масштабу міста, його просторового планування була людина. Ідея створення «ідеального міста» заклала підґрунтя «науки про планування міст», яка оформилася під кінець ХІХ століття. Особливістю барокового мистецтва в Україні було поєднання європейського стилю з українськими традиціями.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Які особливості міст древнього Єгипту та Дворіччя?
2. Як відбувалося розпланування давньогрецьких міст?
3. Що привнесли в містобудівну справу давньоримські будівничі?
4. Які характерні особливості міст середньовічної Європи?
5. Що спричинило ренесанс в містобудуванні?
6. Що характерно для епохи Бароко. В чому полягає самобутність українського бароко?

### **Лекція 3. Епоха класицизму. Новий час**

#### **Індустріальне місто. Місто модернізму. Урбанізаційні процеси і народження науки планування міст**

У ХVІІІ – ХІХ столітті настає нова епоха - період *класицизму*. Відбувається процес розриву між людиною і місцем - тисячі людей прибувають із сільської місцевості, переселяються з одного до іншого міста. Руйнується межа міста, зникає його незмінна форма. Місто ХІХ ст. – це утворення, яке росте, розвивається, виникають нові виробництва

(шахти, фабрики, металургійні комплекси тощо) разом із кварталами помешкань для їхніх робітників. Індустріальна революція привносить радикальні трансформації, спонтанну й безпрецедентну урбанізацію, неконтрольоване розростання міст. Починається період урбаністичного росту: велика концентрація населення у містах, з'являються масштабні проєкти нових столиць, торговельних, фінансових центрів, центрів концентрації влади. Такі міста, як Лондон, Париж, Чикаго, Берлін, Нью-Йорк стають мегаполісами.

Під впливом філософських ідей раціоналізму Декарта (його праці з математики та геометрії), Локка, соціальних утопій французьких енциклопедистів Вольтера, Оуена, Сен-Симона, Руссо, Дідро, Фур'є виникають нові просторові уявлення, нові принципи формоутворення. Містобудування набуває розмаху - виникають нові міста на базі видобувної та обробної промисловості, розробляються генеральні плани міст, починається організація міського простору, якому була притаманна витримана та раціонально регулярна забудова. Цей період стає початком урбаністичної революції: традиційне місто зникає під натиском Індустріальної революції. З розвитком внутрішнього ринку й мануфактурної промисловості центр економічного життя почав зміщуватись у міста, що приваблювали навчальними та культурно-освітніми закладами.

Проєкти розвитку міст, його просторова організація виникають у відповідь на перенаселеність, скупченість і «затисненість» міста в його старих межах – народжуються нові планувальні схеми міста, бо радіально-кільцева схема ускладнювала розвиток і розширення міста, активно розвивається міська інфраструктура – водогін, каналізація, віадуки, акведуки, міський транспорт, мости, водонапірні башти. Інфраструктура (в перекладі означає «під спорудами») стала найбільш значущим актом урбанізму. Виконуються проєкти реконструкції міст згідно з новими стильовими вимогами. Перша третина XIX ст. стає епохою тріумфу містобудівного мистецтва – простір не підпорядковується, а домінує над містом і при цьому цей грандіозний простір залишався співмірним людині.

У XIX – першій чверті XX ст. відбувається «класова міграція» - різкий контраст між робітничими районами, де розміщується промислове виробництво, та центральними районами, де мешкають заможні люди, - там розміщуються нові бізнеси: біржі, банки, готелі, кафе і ресторани,

універсальні магазини. Відбувається поділ міста на дві групи – виробників і споживачів. Заможні мешканці перебираються до нових і дорогих районів. Робочий люд мешкає у своїх кластерах, в помешканнях із незадовільними умовами, або витісняється на периферію в нетрища. Місто поділяється на два контрастні райони – центр «Сіті» та околиці міста. «Сіті» був надзвичайно живий в робочі години, але майже безлюдний в вечірні години та в святкові дні; біля «Сіті» сконцентровані найкращі магазини, готелі, ресторани, до них примикають тихі квартали помешкань родової та грошової аристократії. Таким є центр капіталістичного міста. Різко протилежними є околиці міста, населені ремісниками та робочими. Контрасти між центром міста та околицями перетворилися на соціальні, економічні та архітектурні протиріччя. З'являється забудова вулиць з темними двориками та загальним зниженням естетики міста. Поняття міського центру втрачає загальний та архітектурний зміст – площа перетворилася на незабудовану типову ділянку серед сумних однотипних кварталів, міська вулиця – на технічно необхідну трасу руху. Промислові підприємства, розміщуючись на околицях міста та утворюючи кільце підприємств, «змушують» місто ущільнюватися та рости вгору. Містобудування, як мистецтво великих планувальних композицій, закінчило своє існування. Хаос, «архітектурний безлад» класичного міста вимагав від планувальників нового мислення, нових підходів; все, що відбувалося у мегаполісі, треба було брати під контроль, вчитись керувати і планувати місто. Мегаполіс ХІХ ст. стає одним з головних персонажів у соціальних романах Діккенса, Золя, Ежена Сю. Місто постає як об'єкт дослідження. Відбувається «Криза міст». Індустріальне місто стає найулюбленішим об'єктом вивчення нової науки соціології.

В протистоянні і запереченні Індустріального міста народжується *місто модернізму*, що є результатом втілення нових підходів до планування - планувальних структур (народження мікрорайону, житлового комплексу, системи рядкової забудови), врахування питань гігієни (інсоляція, свіже повітря, зелень, водогін/каналізація, електрика тощо), питань доступності масового житла, функціональності (функціонального зонування), ефективного управління і планування (адміністративний поділ, розробка генеральних планів, створення відповідних інституцій). У місті модернізму за основу взято малюнок плану, розірвано й стерто органічні зв'язки між людиною і середовищем,

штучним доквіллям, простором мешкання, культурною пам'яттю, між планувальниками, їхніми проектами та «користувачами-мешканцями». Відбувається нова хвиля урбанізації - процеси концентрації населення в містах, потреба в масовому будівництві економічного житла, потреба контролю розвитку міста. Оформлюється концепція функціонального зонування - поділ й розробка взаємозв'язків територій міста згідно з функціональним призначенням.

Першим масштабним проектом міста модерну стало *Промислове Місто Тоні Гарньє (місто Ліон)*. Архітектор виробив головні економічні та технічні принципи організації міста модернізму - позначено перехід від ідеалізації до розробки чіткої концепції міста, постановки питання його розвитку. Ця робота стала сполучною ланкою між ідеями про місто та реальними спробами збудувати соціалістичне місто. Розробки Тоні Гарньє стали теоретичним посібником для архітекторів-містобудівельників.

Вироблення стандартів житла з мінімальною площею було головною ідеєю архітектора Ернста Мая - визначної постаті БАУХАУЗУ, з його планами Нового Франкфурту (1926). Мінімальні норми архітектора базувались на застосуванні вбудованих шаф, складаних ліжок і розробці супер-функціональної франкфуртської кухні-лабораторії - максимально ефективного приготування їжі у мінімальному просторі для великої кількості людей. Зростання цін у будівництві спонукало Мая розробляти новаторську ідею – будувати будинки з бетонних панелей, виготовлених заводським методом (система Мая). Головні позиції підходів до теоретичних засад житла Баухауза:

- увага до технології – процес зведення будинків у комплексі з розташуванням попередньо виготовлених конструкцій та елементів споруд;
- врахування санітарних умов і параметрів мешкання (орієнтація, відокремлення помешкання від шуму і магістральних вулиць);
- розробляється модель системи Zeilenbau – сплав позицій «міста-саду» та німецького раціоналізму - це система прямокутних блоків, розташованих паралельно, орієнтованих по осі Північ-Південь, для максимального доступу денного світла, з балконами та великими зеленими зонами. Один з перших прикладів реалізації цієї системи – Siemens stadt в Пн-Зах. частині Берліну, Ring' estate, Г'юго Герінг, Пауль

Рудолф-Геннінг, Ганс Шарун, Scharoun's Panzerkreuzer (корабель-панцирник), Отто Бартнінг та Фред Форбат.

Май сповідував ідею «соціального партнерства» найманих робітників та капіталу; його головним принципом був принцип колективного мешкання. В СРСР Май розробляв «соціалістичні міста». Ним був створений план Магнітогорська – першого міста в СРСР, збудованого за планом.

Схожі принципи сповідував архітектор, герой архітектурного модернізму *Ле Корбюзьє*. Він досяг популярності завдяки своїм самобутньо оригінальним спорудам і перу письменника-публіциста. Будинки за його проектами можна побачити в різних країнах — Швейцарії, Франції, США, Аргентині, Японії, Росії. Головною темою творчості архітектора стала розробка принципів будівництва сучасного міста і житла. Ле Корбюзьє належить кілька утопічних містобудівних проєктів, які передбачали організацію міського життя в декількох вертикальних ярусах, регулярний план міста з розподілом на різнофункціональні зони, суворо упорядковані за допомогою архітектури та діяльності людей (план «Вуазен» для Парижу, плани нової розбудови Буенос-Айреса, Алжира, Антверпена тощо). «Це завжди так – життя має рацію, а тим, хто не має рації, завжди вважають архітектора», - цю відому фразу Ле Корбюзьє багато разів використовували проти нього самого. Головні урбаністичні принципи Ле Карбюзьє:

- віра у ефективність високої щільності забудови, як основи урбаністичної цивілізації і культури;
- ставлення до природи, як до майданчика забудови;
- поєднання індивідуального і колективного;
- віра в технічний прогрес, як символ сучасної цивілізації;
- ідея вертикального міста-саду;
- висока щільність населення при низькій щільності забудови;
- обширні зелені зони (Сонячне місто в мініатюрі);
- дворівневі помешкання при об'єднувальній коридорній системі;
- вільний перший поверх (пілони);
- повне знищення-заперечення вулиці, як містобудівного елементу;
- чітка ієрархія доріг при розділенні транспорту і пішоходів.

Архітектурний розвиток України відбувався у загальному руслі тих процесів, що мали місце в Європі, оскільки вона знаходилась майже в середині континенту, а її землі входили до складу двох імперій –

Російської й Австрійської. У 1775 р. імператриця Єкатерина II зруйнувала Запорізьку Січ-оплот боротьби України за незалежність; знищувалися залишки автономії України, традиційний устрій замінено поділом на намісництво й губернії – Чернігівську, Полтавську, Харківську, Київську, Волинську, Подільську, Катеринославську, Херсонську і Таврійську. Характер розвитку міст України залежав від того, в межах якої імперії перебував населений пункт, від його спадщини та інших факторів. Західноукраїнські землі знаходились у межах Австрійської імперії. Львів був центром Галичини, куди на правах окремого округу входила Буковина, чотири райони Закарпаття належали до Братиславського намісництва Угорського королівства. На Правобережжі, яке належало Речі Посполитій, міське будівництво здійснювалось повільно. Найактивніша містобудівна діяльність відбувалася на півдні України. У 1754 р. біля фортеці на правому березі річки Інгул засновано Єлизаветград (Кропивницький). У 1788 р. при злитті Інгула та Бузького лиману розпочалося будівництво Миколаєва. Херсон і Миколаїв стали найважливішими кораблебудівними центрами. Центральне місце в Херсоні посідали адміралтейство та фортеця. У 1794 р. неподалік від Хаджибейської фортеці закладено Одесу. У Криму як головна база Чорноморського флоту був заснований Севастополь. Розпочалися зміни в розвитку Києва, який на той час мав 3 роз'єднані райони з неупорядкованою забудовою – Печерськ, Старе місто й Поділ. З чисельністю населення 247 тис. мешканців Київ в складі Російської імперії посідав 5 місце.

В Україні в останній третині ХІХ ст., як і по всій Європі, барокові форми поступилися *класицизму*. У зв'язку з формуванням капіталістичних відносин значно прискорився економічний розвиток українських земель. Сільське господарство, особливо на півдні, набувало виразно товарного характеру. Значного розмаху набула торгівля: у великих містах та невеликих містечках регулярно відбувалися великі ярмарки. В сільській місцевості при поміщицьких маєтках почали розвиватися цукрова, винокурна та інші промислові галузі. Розширилися ремісниче виробництво й промисловість у містах. Все це відбилося на характері і масштабах будівництва. Створювалися нові генеральні плани більшості українських міст, застосовувалося типове проектування.

У містобудуванні України простежувалися не лише регіональні відмінності, а й багато спільного в структурі, розпланувальних системах

і забудові кварталів. Найпоширенішою стала лінійна та компактна структура, зумовлені топографічним фактором. Суттєвого значення набувало функціональне зонування територій: якщо раніше воно було природнім, без використання проєктів, то тепер прагнули до раціонального упорядкування міст, чітко визначаючи положення громадських центрів, місце й розміри сельбищних і виробничих територій та їхні взаємозв'язки. Намагаючись доцільно розташовувати функціональні елементи міста й надати їм потрібної цілісності й органічності, зодчі використовували різні розпланувальні системи – прямокутно-сітчасту, діагональну, перехресно-рядкову, променеву, радіально-кільцеву. Вирішені в парадних ордерних формах, будівлі на центральних площах і вулицях визначали силует і панораму міста, втілюючи його політичну й соціально-економічну значущість. Створювався цілісний вигляд міст – панорами й силуети Києва, Харкова, Одеси, Керчі, Полтави, Севастополя тощо. Особливістю українських міст було те, що деякі великі торговельні та ярмаркові площі оточувалися алеями дерев, завдяки чому зменшувались їхні розміри, але значно поліпшувався вигляд та умови функціонування.

Наприкінці ХІХст. Україна мала досить розвинену промисловість і густу залізничну мережу - це зумовлювало кількісне та якісне перетворення міст. З розвитком Донбасу й Криворіжжя як вуглевидобувного регіону виникають нові міста: Єнакієве, Алчевськ (Луганськ), Макіївка, Краматорськ, Кадіївка та інші, які швидко розвивалися. Концентрація виробництва, поява синдикатів та інших корпорацій вносили корективи в структуру існуючих міст. Одним з найважливіших стимулів розвитку багатьох міст залишалася торгівля. Через колоніальну відсталість промисловості західноукраїнські міста зростали значно повільніше, ніж в метрополії Австро-Угорщині. Чимало селян в пошуках засобів до існування залишало домівки і рухалось до Угорщини, Чехії, Південної України, Пруссії, Франції, Данії. Наприкінці сторіччя почалася масова міграція до Америки, внаслідок чого сотні тисяч українців опинилися в США й Канаді; десятки тисяч селян Правобережної та Лівобережної України поїхали освоювати землі Сибіру й Далекого Сходу.

Завдяки регулярному розплануванню й забудові в стилі класицизм почав формуватися просторово цілісний і пластично виразний вигляд українського міста. Рядова забудова та промислові комплекси

характеризувалися ясністю об'ємів і чіткістю ордерних членувань, а ансамблі громадських центрів виділялися значними монументальними спорудами. Незважаючи на відсутність парків і бульварів, більшість міст були гарно озеленені. Оскільки чимало городян вели напівсільський спосіб життя, у багатьох кварталах були великі сади й городи. Формувалися зелені масиви обмеженого користування при монастирях, лікарнях, училищах. Озеленення по території міста розподілялось нерівномірно: воно зосереджувалось у центральних частинах міста або неподалік від них.

Формується обличчя міста з його домінуючою житловою частиною, торгівельними та адміністративними центрами, розважально-дозвільними осередками, лікарняними, освітніми, духовними центрами й рекреаційними зонами та все зростаючою промисловою зоною. Стрімке зростання бізнесу й попиту на житло на зламі століть вимагало від будівничих ущільнювати місто. Забудову регулювали переважно з використанням «червоних ліній», за які не дозволялось виступати. Місто розбивали на зони, в яких треба було дотримуватись певної висоти будинків: в центральній зоні – 4-5 поверхів, ближче до периферії міста – менша поверховість. Для обслуговування міста виробляється інженерна структура із зовнішнім і внутрішнім транспортом. Будуються міські інженерні споруди – електростанції, газові заводи, водонапірні башти, очисні санітарні будівлі, гаражі тощо. Завдяки технічному прогресу помітно підвищився рівень благоустрою міст. З'явилися водопровід, каналізація, поліпшилося нічне освітлення вулиць і площ, набули розвитку громадські транспортні засоби, почали здійснюватися газифікація й телефонізація квартир. Новим явищем стало створення в структурі міст зон відпочинку у вигляді парків, скверів, пляжів і курортів.

Епоха модерну стала періодом диференціації містобудівних знань і становлення містобудівної вищої школи в Україні. Відомими архітекторами та містобудівничими цієї епохи були В'ячеслав Городецький, Павло Альошин, Володимир Риков, Олександр Кобелев, Володимир Ніколаєв, Олексій Бекетов, Олександр Вербицький, Андрій Меленський, Сергій Серафимов та інші, які працювали в розбудові українських міст.

У ХХ ст. виділяють 5 етапів формування та розвитку теорії містобудування в Україні, що мали найголовніше значення для подальшої практики забудови міст та районного планування:

1. Початковий період (20-ті - початок 30х років ХХ ст.) визначається ідеологічною парадигмою розвитку і характеризується ідеями, концепціями, революційними пошуками (дома-комуни, соціалістичне місто). Розробки Мілютіна щодо лінійної функціональної схеми зонування. Перше районне планування Донецького басейну. Архітектор Альошин втілює прийом мікрорайонування у проєкті ХТЗ. Формування вітчизняної школи містобудування.

2. Період кінця 30х - початку 60-х рр. визначений пріоритетом функціонально-планувальної парадигми та характеризується величезними масштабами промислового й житлового будівництва, відновленням зруйнованих міст і селищ. Вирішуються 5 головних фокусів міста – помешкання, робота, дозвілля, вуличний рух, історичні пам'ятники, але відсутня увага до проблем навколишнього середовища. Отримують розвиток планувальні методи в містобудуванні. У 1933 р. на IV міжнародному конгресі архітекторів-модерністів в Афінах затверджено Хартію «Маніфест функціоналізму в містобудуванні», де були прописані ідеї та підходи масового будівництва економічного житла. Головні тези Афінської Хартії є такими:

- базовими функціями міста є проживання мешканців (резиденційна), робота (виробництво та індустрія/промисловість), дозвілля (спорт), комунікація (транспорт)
- функціональне зонування базових функцій міста.

3. Період системних досліджень в містобудуванні (1960-1970 рр.). Активний розвиток проєктної діяльності. Вирішення проблем прогнозування шляхів розвитку міст і форм розселення України та її регіонів. Розробка «Регіональної схеми перспективного розселення на території України».

4. Період екологізації містобудівних знань (1970-1980 рр.). Домінуючою парадигмою є збереження природної основи життєвого світу. Народження нового напрямку – урбоекології, що вивчав закономірності взаємодії населення, містобудівних об'єктів і природного середовища.

5. Культурологічна містобудівна парадигма (1990-ті роки). Відродження національних планувальних традицій, які ґрунтуються на етнічних, демографічних, естетичних, природно-кліматичних та інших особливостях.

**Висновок.** Період урбаністичного росту почався від часів Бароко. Початком активних урбанізаційних процесів ставали кордони міст, які втрачали геометричну ясність, утворювались вже не оборонними спорудами, а бульварами, які згодом ставали транспортними артеріями навколо середмістя. Сутність містобудівної діяльності періоду класицизму розкривається у стильових особливостях і напрямках формування середовища життя людини. Проекти просторового розвитку індустріальних міст виникають у відповідь на перенаселеність, скученість і «затисненість» міста в його старих межах. В протистоянні та запереченні Індустріального міста народжується місто Модернізму, де головним і принциповим проектом була віра в технологічний прогрес. Важливі інновації у формуванні урбаністичної ідеї, які приносить Місто модернізму:

- запровадження функціонального зонування;
- ієрархія вулиць та ідея транспортної сегрегації (розділення авто- і пішохідних зон);
- концепція мікрорайону;
- народження житлового комплексу.

Діяльність Ле Корбюзьє посідає визначне місце у розвитку архітектури ХХ сторіччя. Популярність його творчості пояснюють універсальністю його підходу та соціальною наповненістю його пропозицій. «Проектування міста занадто важлива справа, щоб довірити її простим городянам», - казав Ле Корбюзьє. Модернізм органічно переріс у конструктивізм і функціоналізм.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Які особливості періоду класицизму в містобудуванні?
2. Що характеризує Місто модернізму?
3. Які головні урбаністичні принципи Ле Корбюзьє?
4. Чим відрізняється період класицизму в Україні?
5. Що привнесла епоха модерну в українські міста?
6. Які етапи формування та розвитку теорії містобудування в Україні в ХХ ст.?

#### **Лекція 4. Моделі міського розвитку. Планування та модель соціалістичного міста**

У 1920-ті роки ХХ ст. викладачі і студенти факультету соціології Чиказького університету створили Чиказьку школу соціології (міста) і почали вивчати процеси міського розвитку. Впродовж десятиліть вони досліджували життя та просторову позицію різноманітних міських спільнот Чикаго - класичного міста американської культури та бізнесу, різноманітні параметри міського розвитку. Праці представників Чиказької школи міста складають канон урбаністичних досліджень, а моделі описують розвиток класичного американського міста. З напрацювань Чиказької школи важливою є теорія міського розвитку Ернеста Берджеса, представлена ним у вигляді *моделі концентричних зон*. Сутність моделі в тому, що місто постійно збільшується через зростання населення, і це спричиняє два процеси – збільшення центру міста, який стає центральним діловим кварталом, даунтауном, та децентралізацію певних функцій та активностей на периферії міста. З часом концентрація житла, промисловості, складських зон на периферії зростає, і периферія відсувається все далі від центру міста. Місто набуває форми концентричних зон - в його центрі розташовується діловий квартал (central business district) з найвищими цінами на нерухомість та вартістю оренди, навколо якого розташовуються інші зони – зона «переходу» (zone intransition), де контори та легка промисловість; зона дешевого житла для робітників та мігрантських спільнот (Маленька Італія, Чайнатауни тощо); зона житла для середнього класу (особняки для однієї родини) та остання зовнішня зона заміського житла для найзаможніших (commuter zone), мешканці якої щоденно їздять у центральні райони міста на роботу. Поза діловим міським центром, який забудований найщільніше, що є характерним для всіх американських та й світових міст, щільність забудови знижується до міських околиць, а вартість нерухомості зростає. Відбувається взаємопроникнення зон, тому неможливо окреслили їхні кордони. Ця модель відображала загальну ситуацію міського розвитку США в 1930-ті роки ХХ ст. та відображала структуру розвитку більшості міст. Так, більшість історичних центрів Європи мають радіальну форму розвитку; багато об'єктів готельної нерухомості сконцентровані в центральній частині міста: 5 - зіркові готелі обмежені рамками центру

міста – 5-10 хвилинна доступність, або 800м; розміщення 4 - зіркових готелів охоплює більшу відстань – радіус становить близько 1600м. 3,2 - зіркові готелі та хостели (гуртожитки) розташовані за межами центральної частини міста.

У 1939 р. чиказький дослідник Гомер Хойт запропонував *секторальну модель* міського розвитку. Хойт аналізував міський розвиток на основі багаторічної статистики вартості нерухомості та орендних ставок і зробив висновок, що вартість нерухомості для різних функцій міста (торгівлі, виробництва, офісів, житла тощо) стрімко знижується від центру міста до його околиць. Місто набуває форми секторів із різноманітними функціями, що розвиваються нерівномірно вздовж транспортних коридорів: виробництво, транспорт, торгівля, житло різноманітних соціальних класів концентруються у «сектори», які нерівномірно перетинають місто в різних напрямках, починаючи від центру. Функціональний профіль території обумовлений ціною на землю, яка, в першу чергу, залежить від престижу місця. Сектор розвивається прямо пропорційно вкладеним в нього коштам. *Секторальна модель Хойта* відображення процесів розвитку більшості міст досі є актуальною. Яскравим прикладом секторальної моделі є розвиток готельної нерухомості міста Дубай.

Найпоширенішою тенденцією міського розвитку в світі є *поліцентрична модель* (multiplenuclei model), яка була розроблена американськими географами Чонсі Харрісом та Едвардом Ульманом у 1945 р. Дослідники стверджували, що винесення певних функцій та активностей з центральної зони міста відбувається не секторально, як у моделі Хойта, а окремими «маленькими міськими центрами» (ядрами), що розташовуються на периферії в хаотичному порядку навколо центрального ділового району. Тобто, міста набувають форми нерівномірно поєднаних зон - центрального ділового району, дешевого житла робітничого класу, субурбанізованих зон із житлом середнього класу, дорогим житлом, промисловими зонами у передмісті, а також нерівномірно розкиданими між усім цим вторинних центрів – бізнесових, торговельних, центрів обслуговування та адміністрації. Між центром і периферією з'являється нерівність через різні активності, які там розміщуються. Вторинні центри в цій поліцентричній моделі розташовані у певному зв'язку з головним центром міста. Ця теорія представляє більш реальні тенденції розвитку міст. Наявність декількох ядер з відповідною

інфраструктурою всередині міста сприяє зниженню транспортних витрат на зв'язок з центральним районом, зменшує вартість землі та нейтралізує дію негативних факторів (забруднення тощо). У 1990-х рр. ця тенденція міського розвитку поширюється в багатьох країнах світу. Сучасні дослідники зазначають, що вторинні міські центри в такій моделі ніяк не пов'язані з центром міста. Сучасні американські соціологи Марк Готтдінер та Леслі Бадд зауважують, що торговельні та бізнес-центри, промисловість, кластери житла та колишні промзони, перетворені на креативні кластери чи торгові центри, розташовуються нерівномірно по усьому урбанізованому регіону, у місцях із найбільшою концентрацією мешканців, зручними транспортними мережами, там, де вони приносять девелоперам найбільший прибуток.

Переважає більшість сучасних міст України – їхній просторовий розвиток, підходи до містопланування, до планування житла, публічних просторів, соціального забезпечення, транспортної інфраструктури та інші риси, були сформовані в радянський час. За розвиток українського міста відповідає велика команда фахівців, головними серед яких є держава з її інститутом планування. Держава займається управлінням та регуляцією інвестицій в розвиток міського простору, визначенням раціонального, взаємовигідного для мешканців міста, бізнесу та адміністрації розташування різних функцій в міському просторі. Реалізується це за допомогою містобудівних документів, регулятивних актів та різноманітних обмежень забудови. Специфікою планування сучасних міст є все більша «приватизація» планування – різні його елементи виконуються приватними організаціями для потреб девелоперів. Принципи радянського містобудування являли собою синтез між містобудівними ідеями індустріальної та модерної епох. До останнього часу радянські підходи до планування продовжують домінувати попри постсоціалістичні трансформації міст.

В історії радянського містобудування можна виділити кілька періодів, які сильно вплинули на те, як виглядають наші міста сьогодні. Після революції 1917 р. міста не одразу стали радянськими. Залишившись у спадок міста Російської імперії, історичні міста до середини 30-х рр. перетворювалися дуже повільно - в існуючій міській тканині створювалися громадські споруди та житло для партійних працівників або для працівників окремих заводів. Так, в Києві є цілі квартали нового житла, створені для робітників заводу «Арсенал», «Більшовик», «ім.

Артема» та інших заводів. Інтенсивні процеси перетворення міста відбуваються з середини 30-х р.

В індустріальну епоху міста були створені для обслуговування індустрії – заводів та фабрик. Спочатку розташовувалась промисловість, визначались параметри майбутнього поселення, яке буде обслуговувати індустрію, і потім на цьому місці створювалося житло. В СРСР цей принцип був практично непорушним до 1991 р. Це породило такий феномен як мономісто - місто, в якому всі мешканців обслуговують, наприклад, атомну електростанцію - працівники атомної станції, або заводу, їхні сім'ї, працівники шкіл, їдалень, лікарень, центрів культури, палаців культури, різноманітних обслуговуючих підприємств, будинків побуту тощо. Типовим мономістом є м. Славутич в Чернігівській області, що було створено для обслуговування Чорнобильської АЕС.

До кінця 30-х р. радянське містобудування працювало в синтезі з містобудівною ідеєю інших країн - авангардні, модерністські ідеї при створенні нового міста, однаково проявлялися в СРСР, в Німеччині, Чехословаччині та в інших країнах Європи. Матеріальну базу соціалізму будували фахівці з капіталістичних країн руками дешевої робочої сили СРСР: за 10 років американські інженери та техніки, яких до Радянської країни прибуло близько 200 тисяч, та дореволюційні кадри Російської імперії побудували 1500 заводів руками мільйонної армії ув'язнених ГУЛАГУ. Американські викладачі підготували на робітничих факультетах 300 000 кваліфікованих фахівців - тобто, весь персонал для радянської промисловості на довгі роки. «Дніпрогес» побудувала американська фірма Cooper Engineering Company та німецька компанія Siemens. На цьому заводі створили перші танки. Горьківський автозавод (ГАЗ) побудувала американська компанія AUSTIN. Завод АЗЛК («Москвич») побудований за проєктом Ford. Відома Магнітка є точною копією металозаводу в м. Гері, штат Індіана. Фірма Albert Kahn Ind. спроектувала та побудувала 500 радянських підприємств. Сам Альберт Кан є промисловим архітектором Детройту. Спроектувавши всі заводи Ford, він розробив високопродуктивну технологію для промислових підприємств. У США його фірма з персоналом 400 осіб за тиждень готувала робочі креслення, за 5 місяців зводила корпуси промпідприємств. Сіверський трубний завод був повністю побудований в США на підприємстві Альберта Кана, демонтований і перевезений на 100 кораблях і був зібраний в СРСР протягом півроку. Саме фірма Albert Kahn

Ind. створила школу промислової архітектури в СРСР. «Сталінські» висотки спроектовані на кшталт будівель муніципалітету Нью-Йорка.

Розробником *принципу соцміста або лінійного міста* був Микола Мілютін, книжка якого «Соцмісто» набула поширення на Заході, а в СРСР була заборонена з 1932 р. Архітектор передбачав, що нове житло, нові міста мають будуватись у вигляді 5-6 паралельних зон, ліній (лінійне місто): лінії індустрії, витягнутий в лінію величезний парк, який є санітарним розривом між заводом і житлом, зелена зона перерізалася комунікаціями (залізницею, шосе, дорогою), зона житлової забудови, після неї – паралельна лінія урядових споруд, рекреаційних закладів та закладів обслуговування - лікарень, їдалень, шкіл, дитячих садків.

В основі нового соціалістичного розселення була ідея створення будинку-комуни для пролетаріату, в якому були окремі квартири на сім'ю, або квартири типу гуртожитку, де був спільний побут - спільні кухні-їдальні, лазні, клуби, кімнати відпочинку. Вважалося, що колективне обслуговування значно здешевлює житло. Ці будинки були придатні, імовірно, для тимчасового проживання людей, ніж для постійного. Лінія житлової забудови, яка згрупована в окремі блоки, була сформована з актуальних на той час будинків-комун - 4- та 6-поверхових споруд, які з'єднуються переходами на рівні 1 поверху з лазнями, клубами, закладами торгівлі та обслуговування. Житлова забудова мала розташовуватись в найбільш вигідних санітарно-гігієнічних умовах (екологічних). Будинки-комуні після реконструкції стали готелями і гуртожитками.

Перше в СРСР соцмісто - це Магнітогорск, який створювали цілі бригади радянських та західних архітекторів, в т.ч. німецькі Ханнес Майер та Ернст Май. Соцмісто ХТЗ, створене для обслуговування Харківського тракторного заводу відомим київським архітектором Павлом Альошиним в 1928-33 рр., було побудовано в полі за 8 км від Харкова; зараз це окремий район Харкова. Подекуди й досі залишалися квартали, райони з назвою соцмісто - в Одесі, Дніпрі, Запоріжжі. В Києві було соцмісто в Дарницькому районі. Ернст Май брав участь у розробці архітектурних проєктів близько 20 радянських міст.

Після початку сталінської індустріалізації в 1929 р. партія наказує архітекторам припинити свої творчі пошуки і зорієнтуватися лише на створенні типових проєктів забудови, а видатні архітектори мали

формувати парадні ансамблі в центрах радянських міст. У цей період можна виділити основні тенденції в містобудуванні :

- комплексний підхід до забудови житлової території;
- розвантаження центральних районів міст шляхом створення на околицях і в приміській зоні житлових комплексів типу спальних районів;
- формування нових принципів планування і забудови житловими комплексами з швидкозмонтованих будинків масового виробництва;
- забудова житловими будинками з обслуговуванням – будинки-комуни, які створювалися більше для контролю над робітниками і усупільнення їх побуту, ніж для зручності проживання людей. Яскравим прикладом є відомий Будинок письменників «Слово» у Харкові.

В СРСР теоретики архітектури відстоювали принципи колективізму, рівності умов життя; формувався єдиний ритм повсякденного життя членів нового суспільства: родина розглядалася «гвинтиком» в потужній машині суспільства–комуни, з усупільненою власністю і загальним режимом дня; в основі організації житла та обслуговування була ідея максимально «раціонального» використання вільного часу людини – і денного, і нічного – заради тотального контролю за його життям та особистістю. Будинки-комуни з колективним обслуговуванням не знайшли широкого розповсюдження серед населення.

Після Другої світової війни люди жили в перенаселених містах в жахливих житлових умовах. Задачею містобудівельників було у максимально швидкий спосіб розселити всіх людей. Генсек Хрущов офіційно розкритикував сталінську архітектуру. Радянські архітектори створюють нові соціалістичні міста і «начиняють» їх хрущовками. Панував період «хрущовок» - проєкт дешевого житла, який був придбаний у французьких архітекторів, - бетонні, або цегляні заводи створювали набір блоків, залізобетонних плит, з яких конструювали будинки на 5 поверхів. В 1955 р. була ліквідована Академія архітектури.

Нові міста, нові райони міст створювалися на основі мікрорайонної системи і розглядалися як діловий центр і спальні периферійні житлові райони, де квартира віддалялася від насиченого громадським життям міського центру, а масове житло було в системі житлового комплексу. Характерні риси забудови післявоєнного радянського містобудування:

- формування міських ансамблів;

– житлова забудова стала відповідати принципу організації вулиць і магістралей, квартали утворювали житлові групи із напівзамкненими дворовими просторами;

– у середині кварталів розміщувалися школи та дитячі дошкільні установи за принципом мікрорайону;

– магазини та установи побутового обслуговування часто влаштовувалися на перших поверхах житлових будинків по фронту вулиць;

– функціональне зонування території житлових комплексів (укрупнених кварталів) передбачало виділення зон з обслуговуючими будівлями, а житлова забудова і раніше розміщувалася по периметру.

Міське функціональне зонування в 60-ті роки ХХ століття сприяло виділенню зі структури житла більшої частини функціональних процесів і розподілу міста на житлову і ділову зони, що згодом призвело до проблем у транспортній структурі і негативно позначилося на соціальній структурі міста. Місце розташування установи обслуговування обиралося, виходячи виключно з радіусів обслуговування, проте не враховувалася їхня наповненість. Розвиток концепції житлових комплексів із обслуговуванням пов'язаний з розвитком урбанізації.

У 1970–1980-ті рр. в СРСР почали активно проводити конкурси на розробку багатоповерхових житлових будинків-комплексів із розвиненою системою соціально-побутового обслуговування. Житлове будівництво здійснювалося у вигляді великих житлових комплексів, що містять не тільки житлові будинки, але й споруди культурно-побутового обслуговування населення - дитячі установи, магазини, спортивні споруди тощо. Багатоповерхові житлові комплекси мали велику різноманітність поєднань житлових і громадських елементів.

У 1990-ті рр. здійснюються перші проєкти багатоповерхових житлових комплексів - «місто в місті» - висотні житлові комплекси з розвиненою соціально-побутовою структурою, що задовольняють усі вимоги сучасної людини: офіси, відділення банків, бюро, ресторани, концертні зали, спортзали, магазини, гаражі-стоянки тощо. Для житлових комплексів характерна низка цінових та архітектурно-будівельних відмінностей, пов'язаних з місцем розташування будівлі, тобто створюються окремі житлові комплекси, що доступні виключно людям з високим рівнем доходів, які повністю відповідають вимогам цієї категорії

населення, - житло такого типу практично недоступне людям із середнім та низьким рівнем доходів.

На початку ХХІ ст. процес урбанізації проявився в надмірній концентрації людей, об'єктів і продуктів життєдіяльності на окремій невеликій території великих і найбільших міст. Центральні частини міст стають перенасиченими різними функціями, характерними рисами, серед яких було скорочення горизонтальних зв'язків, швидке зростання поверховості і широке використання підземного простору, водночас периферійні райони міста залишаються менш насиченими різними функціями. Організація обслуговування на міжмагістральних територіях характеризується урбанізацією, інтенсивним розвитком територій, збільшенням кількості приватного автотранспорту, відсутністю комплексності та збалансованості забудови, майновим розшаруванням міського населення та недосконалістю системи культурно-побутового та комунального обслуговування. Сучасний розвиток великих українських міст в багатьох своїх проявах відбувається все ще за соціалістичною моделлю розвитку: нова житлова забудова розвивається відцентрово за старою мікрорайонною системою - багатоповерхове житло оточується дитячими садками, школами, торгівельними центрами, соціальною інфраструктурою, хоча й споруджується приватними забудовниками.

Основні етапи формування та розвитку соціалістичної моделі міста:

- 20 - 30 рр. ХХ століття – старі міста набувають нового – індустріального характеру. Розробки Мілютина щодо лінійної функціональної схеми зонування. Архітектор Альошин втілює прийом мікрорайонування у проєкті ХТЗ. Формування вітчизняної школи містобудування;

- кінець 30х-початок 60-х рр. характеризується величезними масштабами промислового й житлового будівництва, післявоєнним відновленням міст і селищ; роки панування «хрущовок»;

- 1960-1970 рр. - відбувається формування основних концепцій житлових комплексів із системою обслуговування;

- 1970-1980 рр. - житлове будівництво здійснювалося у вигляді великих житлових комплексів, що містили споруди культурно-побутового обслуговування населення - дитячі установи, магазини, спортивні споруди тощо;

- 1990-ті рр. - перші проєкти багатоповерхових житлових комплексів з розвиненою соціально-побутовою структурою, що доступні людям з різним рівнем статків.

**Висновок.** Результати дослідження Чиказької школи міста стали теоретичним підґрунтям міського розвитку: модель концентричних зон Берджеса відображала ситуацію з міським розвитком у США в 1930-ті роки; секторальна модель Хойта відображала процеси розвитку більшості міст і досі є актуальною; найпоширенішою тенденцією в світі стала поліцентрична модель міського розвитку. Матеріальну базу соціалізму будували фахівці з капіталістичних країн руками дешевої робочої сили Радянського союзу. Американська фірма Albert Kahn Ind. створила школу промислової архітектури в СРСР. Ернст Май та багато інших фахівців капіталістичних країн брали участь у розробці архітектурних проєктів радянських міст. Довгий час в США до 80-х рр., а в СРСР до самого його розпаду міста розвивались схожим чином - розташування міста, житлової забудови визначали потреби промисловості. Пройшовши довгий (майже 100 років) шлях формування, переважаюча більшість українських міст має й досі соціалістичну модель розвитку.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Що являє собою модель концентричних зон Чиказької школи соціології?
2. Чим відрізняється секторальна модель?
3. Які ознаки поліцентричної моделі розвитку міст?
4. В чому полягають принципи радянського містобудування?
5. Які характерні риси має забудова післявоєнного радянського містобудування?
6. Якими є основні етапи формування та розвитку соціалістичної моделі міста?

### **Лекція 5. Сучасні стратегії розвитку міста. Новий урбанізм**

Наприкінці 80-х – початку 90-х рр. ХХ століття архітекторами, планувальниками, урбаністами був сформований *Новий урбанізм*, сенс якого полягав у покращенні якості міського середовища. Нові урбаністи декларували ідеї розвитку міста, яке має задовольняти потреби всіх

категорій населення, ідеї пішохідної доступності, пішохідних вулиць, що мають бути насичені громадськими закладами на перших поверхах будівель - крамницями, кав'ярнями, закладами освіти, громадського харчування - всім, що робить міські вулиці живими. Міста мають забезпечувати мешканців можливостями реалізовувати свої громадянські права в публічному просторі - збиратися для різного роду зібрань, пікетів, мітингів, демонстрацій, проводячи там свій вільний час; там має бути зручно всім соціальним групам - молоді, дітям, батькам з дітьми, людям з обмеженими можливостями рухливості тощо. Публічні простори мають бути поєднані коридорами - набережними, бульварами, великими вулицями, велодоріжками.

Нова урбанізація породила таку форму просторового розвитку як *радикально-поліцентричні урбанізовані регіони* (Multi Centered Metropolitan Regions) - співіснування великої кількості центрів з різними соціальними функціями в єдиному регіоні та з щільними транспортними зв'язками між ними. Нові урбаністи борються з явищем «розповзання», або «розтягнення» міста (urban sprawl). Розтягування міст пов'язано з процесом *субурбанізації* - відтоком населення з центрів міст в приміську зону і поширення такого типу забудови, як односімейні приватні будинки, що розташовані на окремих ділянках.

Основні поняття нових урбаністів це - *сусідство* (neighborhood), *район і коридор*. Ідея сусідства втілює ідею мікрорайону, що виникла в середині 20-х рр. в США: всі сервіси, послуги, публічні простори, які об'єднують людей, знаходяться в межах пішохідної доступності. Сусідства мають розвиватися на основі чітких зв'язків з певними публічними просторами, які мають бути універсально доступними, архітектурно виразними, і мають поєднуватися з іншими публічними просторами, іншими районами за допомогою транспортних коридорів. Поєднання кількох сусідств, які об'єднуються навколо публічного простору, що є центром району і пов'язує всі його частини, є *район*. За ідеями нових урбаністів в ідеальному районі має бути житло декількох типів, що доступне представникам різних верств населення, різних соціальних груп, класів і можливості для роботи різних соціальних груп. Місця праці, виробництва, соціальні та побутові послуги мають бути розташовані рівномірно в міській тканині. Такі урбанізаційні процеси, як розтягнення міста, занепад центральних частин, розпад традиційних спільнот, недофінансування, збільшення автомобілізації заважають

мешканцям сучасних міст відчувати жвавість, безпечність, екологічність здорового міського середовища.

У 1970-х роках починається криза економічної моделі, яка тягне за собою і «кризу міст»: міста перестають бути центрами виробництва і перетворюються на центри отримання прибутку та споживання, що супроводжується різкою соціальною поляризацією та просторовою сегрегацією (роз'єднанням). Працевзатратні промислові виробництва більше не залежать від традиційних виробничих регіонів і переносяться до країн з дешевою робочою силою – в Мексику, Бразилію, Китай, Індію, В'єтнам, Бангладеш, Індонезію. Міста починають конкурувати між собою за інвестиції. Такий міжнародний розподіл праці вимагав просторової концентрації бізнес-активності транснаціональних корпорацій та їх адміністративно-координаційних функцій в ключових центрах-вузлах, якими і стають *глобальні міста*. Глобальні міста є осередками економіки, що основана не на виробництві, а на сервісі, управлінні та менеджменті. Термін «*global city*» вперше використала в 1990 р. у своїх роботах відома соціологиня, дослідниця глобальних міст Саскія Сассен [3], яка цим терміном вважала важливим підкреслити глобальність сучасного періоду розвитку та функції міст, що змінилися. Великі європейські столиці – Лондон, Париж, Мадрид, Амстердам, Лісабон - вже в модерну добу (наприкінці XVII - початку XVIII ст.) були вже глобальними, бо були центрами торгівлі, страхування, банківської та економічної діяльності, тобто контролювали великий сектор світової економіки.

Сучасна економічна географія розглядає світову економіку як мережу тісних глобальних зв'язків, де ключовими вузлами є глобальні міста (міські регіони). Існує чимало рейтингів глобальних міст, де на вершині завжди розміщуються міста з найбільшим і найважливішим сектором економіки світу: Нью-Йорк, Лондон, Токіо, Париж, Брюссель, Франкфурт, Лос-Анджелес, Куала-Лумпур, Шанхай, Гонг-Конг та інші. Найкращі передумови для відновлення економіки та подальшого розвитку мають Лондон, Торонто, Сінгапур, Токіо, Париж та Мюнхен. Але далеко не всі найбільші міста світу є глобальними. Містоутворююча група глобальних міст - це високопрофесійні фахівці у фінансовому, юридичному та банківському секторах - менеджери, адвокати, виконавчі директори та інші фахівці, які працюють в сфері реклами, медіа, ІТ-сфері, креативних індустріях, з високим рівнем заробітної платні. Містообслуговуюча група глобальних міст – це армія «синіх комірців»

- людей, які займаються обслуговуванням цих корпорацій. Численні фахівці середньої ланки, які звикли до нормованих робочих навантажень, захисту робітничих прав та стабільної оплати праці залишаються поза розвитком цих динамічних процесів. Соціальна поляризація наростає з розривом між фахівцями з високим рівнем доходів та обслуговуючим персоналом.

Глобальні міста сприяють різкій соціальній поляризації всередині глобальних міст, їхньому нерівномірному розвитку та нерівномірному розвитку інших міст світу. Глобальне місто орієнтується на спеціалізовані ринки праці. Просторовий розвиток глобальних міст не залежить від муніципалітетів і національних урядів, а регулюється потребами глобального капіталу - це масштабне будівництво штаб-квартир, офісів, бізнес-центрів, логістичних центрів, дорогого житла та іншої інфраструктури для персоналу корпорацій, які концентрують в собі і в своїй нерухомості всі потоки інвестицій, людей та знання і розташовані в центрах міст (в даунтаунах) та в бізнес-кварталах. Центри глобальних міст користуються логістичною структурою самих міст, їхніми публічними просторами, робочою силою, тому їх неможливо аналізувати у відриві від міст та урбанізованих регіонів, де вони розташовані - Мангеттен у відриві від всього Нью-Йорка, лондонське Сіті у відриві від агломерації «великого Лондона», центральний бізнес район Гінза від Токійської агломерації. Ці бізнес-райони, в яких концентруються мультинаціональні корпорації та банки дуже подібні між собою і тісно поєднані в єдину мережу. Одним з проявів глобалізації міст є наявність просторів, які однаково виглядають в Києві, у Львові, в Чикаго і в Нью-Йорку – це термінали аеропортів та торговельні центри.

Саскія Сассен дає таке *визначення глобальним містам*:

- це стратегічні місця управління глобальною економікою;
- це командні центри, в яких глобальні корпорації отримують телекомунікаційні послуги та сервіс, що необхідний для менеджменту глобальних економічних операцій;
- це місця концентрації штаб-квартир глобальних компаній;
- це великі центри фінансових операцій та спеціалізованих сервісів;
- це глобальні ринки, де уряди та компанії можуть купувати ці послуги та фінансові інструменти.

Для глобальних міст характерна наявність:

- розвиненої інфраструктури ділових послуг;

- представництв міжнародних організацій та посольств інших країн, активна участь у політичній діяльності та міжнародних подіях;

- розвиненої транспортної і комунікаційної інфраструктури міжнародного значення;

- відомих культурних об'єктів світового значення;

- потужних навчальних закладів.

Процеси, що відбуваються в глобальних містах:

- розосередження діяльності глобальних компаній в різних країнах;

- аутсорсинг багатьох функцій, залучення третіх сторін, як відповідь на процеси зростання масштабу та складності координації їхньої діяльності;

- залежність глобальних компаній від місць концентрації висококваліфікованого персоналу і спеціалізованого сервісу, від невеликої кількості головних міст світу;

- вільне пересування штаб-квартир компаній між глобальними містами;

- цілі міста можуть обслуговувати глобальні компанії і бути незалежними від своїх регіонів чи національних економік;

- обслуговування глобальних компаній за рахунок притоку мігрантів;

- космополітизм глобальних міст, їх подібність та ексклюзивність супроводжується соціальною поляризацією - розривом у доходах мешканців.

Глобальні міста мають значний демографічний потенціал і утворюють великі агломерації: 20 провідних і головних глобальних міст акумулюють 176 млн. осіб, або 2,9 % всього населення світу і 5,9 % міського населення світу. На основі аналізу, проведеного робочою групою з питань глобалізації та глобальних міст (Globalization and World Cities Research Network) в університеті Лафборо (Loughborough University) в Англії, було визначено 55 глобальних міст і 67 міст, що мають достатній потенціал, щоб у майбутньому набути статус глобальних.

У глобальних містах найбільшого поширення набуває *джентрифікація* – «ошляхетнення» (від англійського «gentry» - «шляхетні люди»). Джентрифікація - це багатовимірний процес трансформації міського простору, в основі якого лежить оновлення міських кварталів, будівництво дорогого житла в певних районах міста

для підвищення його привабливості для заможного населення шляхом інвестування в будівництво. Квартал, в якому проживає населення з низьким рівнем доходів, але в якому є цікаві принади - красива архітектура, ресторани, бари, кінотеатри, кав'ярні, парки, - в першу чергу стають об'єктами інвестування: будують нове житло, нові типи квартир або старі будинки оновлюються. Все це за допомогою реклами приваблює нове населення, а старі мешканці змушені переселятись в інші райони міста, на периферію. Найбільш видимі наслідки джентрифікації - це оновлення прибережних територій, де були розміщені колишні індустріальні зони, виробничі приміщення, набережні, доки, припортові склади. В соціальному і класовому вимірі джентрифікація супроводжується переселенням заможних людей в оновлені квартали і витісненням звідти менш заможних мешканців через зростання вартості життя. Вперше це поняття використала британська соціологиня Рут Гласс у 1960-х рр., яка досліджувала процес переселення заможних мешканців Лондона у квартали робітничого класу.

Джентрифікація поширена по всьому світу, цей тип міського розвитку пов'язаний з циклічними процесами інвестування. Найуспішнішими прикладами джентрифікації вважаються квартал Маре в Парижі і Ноттінг-Гілл у Лондоні. Післявоєнний квартал Маре був дуже сумним видовищем з помешканням робітників заводів та фабрик. Відновлення району почалося з того, що культурні та історичні пам'ятки кварталу були взяті під охорону. Зараз Маре – це богемне серце Парижу, де мультикультуралізм, толерантність та різноманіття посідають вищу сходинку, а джентрифікація цього кварталу стала «першою ластівкою» в програмі реабілітації Парижа. Джентрифікація є вагомою стратегією розвитку міст, яка зазвичай витісняє або поглинає інші напрями.

*Субурбанізація* - це перетік мешканців міст в передмістя - територію, яка знаходиться поза межами міського ядра, територію приміської зони. Вона характерна, в першу чергу, для Сполучених Штатів, де в середині 30-х років набуло поширення державне субсидування на придбання і спорудження житла за містом для молодих сімей, для ветеранів війни, державна програма будівництва «Хайвеїв», післявоєнний бебі-бум. Майже половина мешканців країни проживає в субурбіях. Кремнієва долина, найвідоміший в світі поліцентричний урбанізований регіон (city-regent) між Лос-Анджелесом і Сан-Франциско - це є величезна субурбія, яка чергується зі щільно заселеними забудовами. Разом з субурбанізацією

з'явилися поселення *огороджених спільнот* (*gated communities*). Власне, це є субурбія, що складається із забудови низької щільності (будинків на 1 сім'ю), огороженої парканом зі спеціальними загонами охорони, яка має ті ж самі функції, що і поліція. Доступ чужинцям туди суворо заборонений. Льюїс Мамфорд критикував субурбанізацію і розповзання міст, бо незрозуміло, де закінчується неурбанізована і починається урбанізована території.

Глобальні процеси урбанізації сприяли створенню нових соціо-просторових форм поселень – це креативні міста, екополіси, технополіси, міста-культурні центри, міста-центри туризму тощо. *Креативне місто* – це місто, у якому створені умови, які дозволяють мешканцям думати, планувати і діяти творчо. В постіндустріальних містах формується індустрія творчості – мережа об'єктів, де людина може проявити свої творчі здібності, реалізувати задуми. Це художні центри, центри наукових і технологічних інновацій. Головне завдання креативного міста – це створення комфортного середовища для реалізації проєктів творчих людей. Прикладом креативного міста є м. Глазго (Шотландія), де ресурсом розвитку стали музика та створення фільмів. Інновації в царині звуку та аудіо-візуальної техніки застосовуються в медицині, для виробництва слухових апаратів, розшифровки свідчень ехолотів, прокладення трубопроводів. Ще один приклад – маленьке містечко Хей-он-Уай у Великобританії з населенням всього 1400 осіб. Якось мешканець цього містечка зайнявся торгівлею старими книгами. Через деякий час його букіністичний магазин здобув популярність, як найбільший в світі, а потім його придбав лондонський бізнесмен. Поступово за містом закріпилася репутація міжнародного центру книжкової торгівлі - на сьогодні це маленьке містечко налічує 42 книжкові магазини. Щорічно місто відвідують понад 110 тисяч туристів - тут розташовано 4 готелі, 15 гостьових будинків та безліч маленьких пансіонів. Наплив туристів збільшується в період проведення літературного фестивалю (травень).

*Екологічне місто* (екополіс) – це місто, спроектоване і побудоване з урахуванням законів природи та екологічних потреб людини. Реально існуючих екополісів поки немає, але створення таких міст реалізується фрагментарно у вигляді кварталів, окремих будівель та їх груп. Важливим поліпшенням умов життя людей є формування в містах водно-зелених систем, до яких входять парки, річки і водойми, зручно розташовані відносно житлових районів і громадських центрів міст, які утворюють

природно-екологічний каркас міста та забезпечують стійкість і взаємопов'язаність природних комплексів в урбанізованому середовищі. Найважливішою умовою екополісів, як і всіх інших міст, є екологічне мислення його мешканців.

Прикладом ефективності екологічної реновації урбанізованого середовища є місто Портленд у США. Тут у 1996 р. була прийнята програма розвитку поствуглецевого ресурсозберігаючого міста («Post – carbon city»). За 10 років в місті в 2 рази збільшилися обсяги перевезень пасажирів приміською залізницею, у 5 разів збільшилася довжина велодоріжок, збільшився парк гібридних автомобілів і кількість екобудинків.

Екомістечко у Сінгапурі - перший адміністративний проєкт з екологічною житловою забудовою ведеться в Тенгах, що у Західному регіоні. Він буде мати 5 житлових районів з 42000 будинків. Лісове містечко, як його ще називають, раніше було військовим центром, що було оточене цегельними заводами. За проєктом, будинки будуть захищені від спеки завдяки вдалому розташуванню відносно сонця, білому кольору, дахам, що вкриті рослинністю; дренажні системи збиратимуть дощову воду для побутових потреб; сонячна енергія буде застосована для роботи ліфтів, гідронасосів та освітлення. Екомістечко буде вільним від автомобілів. Уряд країни підтримує екозабудовників і субсидує ці проєкти.

Світовим лідером із використання водної енергії є Ванкувер - 90% споживання припадає на гідроелектроенергію; у місті набувають все більшої популярності вітрова, сонячна та хвильова енергії. На сьогодні Ванкувер має найнижчий показник шкідливих викидів на душу населення серед мегаполісів світу.

В місті Осло діє програма «Енергія з відходів», яка дозволяє отримувати енергію для опалення на 70% із сміття; після переробки відходи відправляються на біогазовий завод, де перетворюються на паливо для міських автобусів. В місті скорочується енергоспоживання і викиди парникових газів. Більше 10 000 ліхтарів (а це високоефективні натрієві лампи високого тиску) на вулицях норвезької столиці об'єднані в мережу; яскравість ліхтарів регулює комп'ютер, враховуючи погодні умови.

Найяскравішим прикладом екологічного мислення мешканців є міста Японії. Кришталева охайність міст (за відсутності сміттєзбірників),

чистота водойм (стан водойм є таким, як і 1000 років тому), мешканці міст п'ють воду з кранів; постійними мешканцями міст Нара та Хіросима є олені. В Токіо функціонує одна з найефективніших систем водопостачання та водовідведення у світі – в її основі найсучасніші методи контролю витоків, система інтелектуальної діагностики стану водопроводу і швидкісний ремонт за принципом усунення проблеми миттєво – того ж дня; в результаті кількість води, яка втрачалася в місті, зменшилася вдвічі. Щоб не сушити повітря, опалення в холодний період року в японських містах немає. Натомість японці загартовуються з дитинства та зігріваються термопластирями, де тепло акумулюється внаслідок взаємодії залізної стружки з повітрям. З пресованого сміття в Японії створюють території. Ось де яскравий приклад екологічного мислення та гармонії людини з навколишнім середовищем.

*Технополіси* - міста, у яких розміщені провідні науково-дослідні інститути, університети, центри наукових і технологічних інновацій. Основними показниками рівня розвитку науки і високих технологій є результативність наукової діяльності (індикатором якої прийнято вважати індекс наукового цитування), місце науки і технологій в економіці та чисельність наукового персоналу. У містах – центрах технологічних інновацій розміщені провідні науково-дослідні інститути, штаб-квартири глобальних ІТ-корпорацій. На сьогодні близько 80% наукових дослідників зосереджені в США, країнах Європейського союзу, Японії та Китаї. Найбільші світові центри технологічних інновацій: Кремнієва долина, Каліфорнія, США; Бостон, США; Стокгольм, Швеція; Ролі – Дарем – Чапел-Хилл, США; Лондон, Великобританія; Хельсінкі, Фінляндія; Остін, США; Сан-Франциско, США; Тайбей, Тайвань. Керівництво ІТ-корпорацій прагне створити ідеальні умови для роботи і відпочинку висококваліфікованих фахівців, на що витрачаються величезні кошти. Нова штаб-квартира корпорації Apple будується за проектом архітектурного бюро Нормана Фостера – ця екобудівля у формі кільця діаметром 365 м зроблена з нешкідливих матеріалів, має сонячні батареї і розрахована на 13 тис. осіб; 80 % ділянки площею 71 га будуть зайняті озелененням.

Для *університетських міст* характерним є створення виразних архітектурних просторів. Для знайомства з науковими, технологічними досягненнями та обміном інформацією проводяться міжнародні конгреси, конференції, виставки, конкурси в наукових центрах та

університетських містечках. Ділові зустрічі учених, фахівців, політиків і бізнесменів проводяться в великих і маленьких містах, які набули всесвітньої популярності (наприклад, Давоський економічний форум). Найбільші світові центри наукових інновацій – провідні університети США і великої Британії: Гарвардський, Кембріджський, Оксфордський, Єльський, Стенфордський, Принстонський, Каліфорнійський університет у Берклі, Массачусетський і Каліфорнійський технологічні інститути.

*Місця проведення великих виставок науково-технічних досягнень.* Проводити виставки, ярмарки є давньою традицією багатьох міст: спочатку були недільні ярмарки, куди з'їжджалися мешканці навколишніх поселень, потім почали збиратися мешканців з більш віддалених поселень. Частина з них стали традиційними місцями проведення виставок. Перша Всесвітня виставка в 1851 р. була в Лондоні – для демонстрації технологічних новацій був споруджений Кришталевий палац, в Парижі в 1889 р. побудували Ейфелеву вежу, у Брюсселі в 1958 р. з'явився Атоміум та інші широко відомі будівлі й споруди виникли внаслідок проведення виставок. Всесвітні виставки або ЕКСПО (від «exposition») збирають мільйони відвідувачів, вигляд міст змінюється - будуються нові готелі, будівлі громадського призначення, транспортні комунікації.

**Висновок.** Глобальні процеси урбанізації породили нові явища та форми просторового утворення: джентифікація, сусідство (neighbourhood), поселення огорожених спільнот, радикально-поліцентричні урбанізовані регіони (Multi Centered Metropolitan Regions), глобальні міста, креативні міста, екополіси, технополіси, міста-культурні центри, міста-центри туризму. Глобальні міста є найважливішою частиною світової економіки, де здійснюється міжнародна торгівля і йде перерозподіл капіталу. Для нових урбаністів важливим є збереження традиційного історичного планування, пам'яток архітектури, історичної міської забудови, пристосування вулиць, площ, публічних просторів для всіх категорій мешканців, зниження залежності від автомобільного руху, уникнення розтягнення міст. Покращення якості перебування в сучасних містах є головним завданням нових урбаністів.

### Запитання для самоконтролю

1. Який сенс нового урбанізму?

2. Які форми просторового розвитку породив новий урбанізм?
3. Що таке глобальні міста?
4. Яке визначення глобальним містам дала Саскія Сассен?
5. Що входить у головні завдання для нових урбаністів?
6. Яка сутність «джентрифікації»?

### **Лекція 6. Особливості нового урбанізму в містах України**

Процеси, що супроводжують сучасний етап містобудівного розвитку, є характерними і для міст України. Розпочнемо огляд цих процесів нового урбанізму в українських містах з Києва, який є культурно-історичним, туристично привабливим, фінансово розвиненим центром України і за класифікацією GaWC є глобальним містом. В міжнародному рейтингу 2020 Global Cities Report «Global cities: нові пріоритети для нового світу» столиця України посіла *89 та 94 позицію зі 151 міста світу*. Укладачі рейтингу проаналізували соціально-економічне становище Києва на момент входження в стан боротьби проти поширення пандемії COVID-19, перспективи відновлення економіки міста. Вступ до елітного клубу глобальних міст має велике значення для підвищення конкурентоздатності агломерацій, регіонів і України в цілому. Київ вперше було включено до видань «Глобальний індекс міст» (GCI) та «Глобальний прогноз міст» (GCO), що оцінюють ділову активність, інформаційний обмін, культурний досвід, залученість громадськості до прийняття рішень, аналізує передумови для майбутнього розвитку, ґрунтуючись на економічних показниках, інноваціях та здатності міста залучати до активної участі людський капітал. Зазначається, що потенціал Харкова, Одеси і Львова, як майбутніх глобальних міст, використовується не повною мірою - зростання їх економічної потужності та впливу не супроводжується глобальною інтегрованістю.

Приміські села Києва з другої половини ХХ ст. зазнавали відчутного впливу міста і були певною буферною зоною, забезпечуючи столицю маятниковими мігрантами та сільськогосподарськими продуктами. З 2000-х відбувається процес зворотної міграції - містяни перебираються на постійне місце проживання в приміську зону. Традиція виїжджати в передмістя влітку була ще в ХІХ ст. - це стосувалося інтелігенції та

заможних родин, які мали заміські будинки в Дарниці, Святошині, Бучі, Ірпені, Пущі-Водиці, Кончі-Заспі. Ця традиція була перервана радянським устроєм. Дачні поселення ХХ ст. стали геть іншими - працівникам заводів почали виділяти земельні наділи для городництва в 6 соток. Сьогодні передмістя активно змінюється - великі магазини, лікарні, ресторани, торгово-розважальні центри надають традиційному селу нового характеру; воно стає житлово-діловим, комерційним простором. Жити за містом стає модним. Цьому сприяли також розпаювання та приватизація землі. Додатковим фактором виступає і соціальне середовище. Розбудова соціальної інфраструктури - ресторанів, спорткомплексів, яхтклубів сприяє все більшій популяризації субурбіїв. Нині приміські села мають різні типи заселення — котеджні містечка, дачні поселення, окремі закриті вулиці заможних будинків в традиційному селі, які знаходяться під цілодобовою охороною та інші. Екологічні фактори не завжди виступають як обмежувальні: так, ведеться будівництво котеджних містечок у напрямку Чорнобильської зони, поблизу полігонів твердих побутових та будівельних відходів, Трипільської ТЕС.

Розміщення котеджних містечок навколо Києва має ареальну форму і залежить від наявності транспортних магістралей та природних рекреаційних ландшафтів - річок, озер, лісових масивів. У приміській зоні Києва у межах 40-км доступності розташовано близько 200 котеджних містечок. У приміській зоні Одеси понад 10 котеджних містечок, які розташовані двома ареалами вздовж морського узбережжя на північ та південь від Одеси. Головними причинами виступають приморське розташування, рекреаційна спрямованість, орієнтація на людей з високим соціальним статусом і доходами. Котеджні містечка у приміській зоні м.Дніпро розміщені переважно у сільських населених пунктах у східному, північно-східному та північно-західному напрямках на відстані 10-30 км від міста. Навколо Запоріжжя котеджні містечка розміщені на південному сході на відстані 15–30 км; навколо Миколаєва – у сільських поселеннях на відстані 15–25 км. Привабливість проживання в цих субурбіях створює природно-рекреаційний потенціал - прибережні ландшафти річок поблизу міст та порівняно висока транспортна доступність. У передмісті Донецька до 2014 року головними ареалами розміщення котеджних містечок були південний та південно-західний напрямок передмість з прив'язкою до сільських населених пунктів, відносною

віддаленістю від промислових зон, орієнтацією на лісопаркові зони, озера, високою транспортною доступністю, наявністю розвиненої торговельно-розважальної інфраструктури, відносно однорідним соціальним середовищем. Приміська зона Харкова та Львова має змішаний тип котеджних містечок, що орієнтований на різні соціальні групи населення. У передмісті Харкова на відстані 5-10 км розміщено півтора десятки котеджних містечок, переважна більшість яких має кільцеподібну конфігурацію, високу транспортну та пішохідну доступність, близькість до природного довкілля та рекреації - розміщення на узбережжі Печенізького та Лозовеньківського водосховищ, поблизу лісосмуг, озер, бальнеологічної курортної місцевості. У приміській зоні Львова розміщено близько 10 котеджних містечок із середньою відстанню від міста 15 км в західному, південно-західному та північносхідному напрямках у сільських населених пунктах. Субурбанізація навколо великих міст Західної України має свою специфіку - котеджні містечка тут не дуже поширені, а житлове будівництво здійснюється у межах приміських поселень за фінансування трудових мігрантів, які проживають за кордоном і, зазвичай, не планують повертатися, а їхні діти прагнуть отримати освіту і працювати у містах. Тому частина такого житла є «мертвими» інвестиціями.

З 2009 року почався розвиток нових *житлових комплексів в поселеннях-супутниках метрополітенських центрів України*. Цьому сприяло зростання попиту на житло у великих містах у поєднанні з обмеженістю міської території. Згідно з чинним законодавством України, *житловий комплекс* визначається як єдиний комплекс нерухомого майна, що утворений земельною ділянкою в установлених межах, розміщеним на ній жилим багатоквартирним будинком або його частиною разом зі спорудами та інженерними мережами, які утворюють цілісний майновий комплекс. Нові житлові комплекси відрізняються за кількістю квартир, будинків, житловою площею та передбачають поєднання житла і комерційної нерухомості. Так, житловим комплексом може вважатися окремий будинок на 30 квартир та окремий мікрорайон, забудований понад 10 будинками на 2,5 тис. квартир. Приміські житлові комплекси мають нижчу поверховість, меншу щільність забудови, не обмежені в території, а земельні ділянки, на яких вони будуються, мають нижчу вартість на відміну від житлових комплексів, що будуються в межах великих міст. Визначальним фактором будівництва нових житлових

комплексів є доступність метрополітенського центру та привабливість природного середовища, але вона не є головною - набагато важливішим фактором є логістика - транспортні магістралі, що з'єднують житловий комплекс з містом. Так, у приміській зоні Києва в межах 35-км доступності розміщено понад 130 нових житлових комплексів. Переважна більшість житлових комплексів розміщені на відстані до 20 км, а в територіальному відношенні – у північно-західному напрямку в традиційно курортно-рекреаційному районі (40% всіх житлових комплексів, зокрема, у містах Ірпінь, Буча та інші), у містах-супутниках - Вишневе, Бориспіль, Бровари, селі Софіївська Борщагівка (понад 10 в кожному). Котеджні містечка на околиці Києва та інших великих міст України - це водночас і *gated communities*: у них своя охорона, вони огорожені і відділені від всього світу парканами, доступ туди чужинцям заборонений, діє суворий режим охорони.

*Комерційна субурбанізація* - один з найбільш виражених процесів, що змінює приміську зону та весь метрополітний регіон Києва. Протягом останніх трьох десятиріч комерційна субурбанізація істотно змінила свій характер: якщо в радянські часи переважала промислова, то нині поширюється торговельна та сервісна субурбанізація. Поліцентричність розвитку комерційної субурбанізації визначається, насамперед, такими чинниками: розвитком житлової субурбанізації, близькістю до метрополісу, автотранспортною доступністю території, інвестиційною привабливістю, а також місцевими управлінськими стратегіями. На інтенсивність комерційної субурбанізації впливає тип забудови - переважання приватної малоповерхової забудови не стимулює розвиток мережеских закладів.

Субурбанізація по-українськи має такі особливості:

– трансформація і фрагментація сільських поселень в приміській зоні (suburban-absorbed rural settlements) є вибірковою;

– будівництво нових котеджних містечок та перетворення садово-дачних кооперативів на постійне житло навколо метрополітенських центрів (new «cottage»villages and residentialized summer houses settlements);

– будівництво нових житлових комплексів у поселеннях-супутниках з високою транспортною доступністю (amplified Soviet-era satellite towns);

– «внутрішня субурбанізація» міст («internally» suburbanized cities' neighborhoods)

Проблемами подальшого розвитку будівництва котеджних містечок і житлових комплексів в приміській зоні метрополітенських центрів України є:

- відсутність законодавчого закріплення статусу котеджного містечка як окремого поселення, відсутність такої категорії поселень в генеральних планах міст і їхніх приміських зон;
- відсутність чіткої класифікації котеджних містечок і житлових комплексів за різними ознаками;
- невідповідність попиту і пропозиції, коли попит на житло економ-класу зростає, а структура пропозиції залишається менш гнучкою;
- відсутність у багатьох випадках прямого транспортного сполучення між котеджними містечками і містами, що призводить до переважної орієнтації на власний автотранспорт;
- невідповідність житлового будівництва і розвитку соціальної інфраструктури в приміській зоні, нестача місць прикладання праці поблизу котеджних містечок і нових житлових комплексів;
- ізоляваність від соціалізації;
- котеджні містечка часто будуються на території природоохоронних, лісопаркових зон, що є порушенням законодавства;
- відсутність конкуренції пропозицій будівництва котеджних містечок навколо метрополітенських центрів за винятком Києва.

Сьогоднішнє передмістя відображає і особливості сучасного міста. Процеси субурбанізації зумовлюють нові соціальні проблеми - розмивання територіальної ідентичності окремих поселень приміської зони внаслідок значного напливу нових мешканців; зміну щоденних життєвих практик, внаслідок поширення у певних поселеннях приміської зони закладів мережевих структур сфери послуг, що знімають необхідність виїзду до великого міста з метою отримання послуг, виникає дилема між доступністю послуг та «втраченою мобільністю». Структурні зміни у передмісті, пов'язані з процесом субурбанізації, породжують нові практики у різних сферах повсякдення, як культурних, так і економічних.

Яскравим прикладом району, що змінився внаслідок *джентрифікації*, є головний прирічний район Києва - Поділ. Тут будуються престижні готелі та офісні центри (біля Поштової площі), публічний простір зникає на користь автомобілів, а в підніжжя вразливих київських пагорбів вторгається «елітне» будівництво великих маєтків для заможних киян на привласненій парковій території уздовж Боричевого

Току. На Воздвиженці джентрифікація почалась ще в радянський час і була розтягнута в часі більш ніж на 20 років. На цьому старому київському урочищі Гончарі-Кожум'яки зі складним рельєфом існувало поселення ремісників (звідти і назва вулиць – Гончарна, Кожум'яцька, Воздвиженська) стара забудова була знесена, а мешканці цих кварталів були переселені до нових масивів на периферію. На Воздвиженці було споруджене нове дороге житло в псевдоісторичному стилі, щоб привабити нових мешканців з високим рівнем доходів. Оболонь — це один яскравий приклад ошляхетнення міської набережної.

Прикладом ревіталізації промислових територій в містах є створення в Києві UNIT.City— першого *інноваційного містечка* з розвиненою інфраструктурою, що було відкрите в 2017 р. на території колишнього мотозаводу площею 25 га за 6 км від центру Києва. В 2021 році парк нараховував 110 компаній-резидентів. Це одна з найбільших платформ, що поєднує в собі інфраструктуру та інноваційну екосистему для ІТ- та технологічних компаній Центральної та Східної Європи. Інноваційний парк утворює квартал нерухомості різного призначення: офіси, житлові приміщення, навчальні заклади, R&D-центри, лабораторії VR і AR, виробничі потужності для 3D-друку та адитивного виробництва. Загальна площа UNIT.City становить близько 860 тисяч м<sup>2</sup>. Місією UNIT.City є створення унікальної інноваційної платформи, де компаніям, стартапам, фахівцям, експертам буде легше знайти одне одного, співпрацювати й зростати, відточуючи якість своєї продукції та послуг.

На *технопарки* припадає понад 10% усієї інноваційної продукції країни. Перші технопарки в нашій державі створені на базі інститутів Національної академії наук України. Вперше об'єднали зусилля науки та виробництва Інститут електрозварювання ім. Є. Патона, Інститут фізики напівпровідників (Київ) і Інститут монокристалів (Харків). Вони створили перші технопарки, які працюють і донині. В наш час створюються технополіси на базі найбільших політехнічних університетів Києва, Львова, Харкова. Існує амбітний проєкт перетворення кампуса Київського політехнічного університету на один із найбільших технополісів у Європі. Розроблено проєкт подібного технопарку й у Львові. Він має обслуговувати промислові підприємства сусідніх з Україною держав Європи. Фактичним технопарком є і Дніпровська науково-промислова корпорація «ВЕСТА Дніпро». Вона діє одночасно в декількох інноваційних напрямках, у тому числі зі створення

автономних енергетичних комплексів, заснованих на нетрадиційних видах енергії, магнітних нанорідин для медицини тощо. У 2021 році в Харкові розпочали створення генерального плану бізнес-парку «Екополіс ХТЗ» на земельній ділянці площею 150 га як центрального об'єкту національного проєкту «Українська Кремнієва долина». Для реалізації цього проєкту були залучені міжнародні компанії, зокрема, шотландська компанія «10 design», яка має понад 70 міжнародних нагород в галузі архітектури. В рамках цього проєкту будуть створені індустриальний парк, логістичний комплекс, дослідницький та освітній центри, торгово-розважальний парк, ІТ-кластер. Бізнес-парк «Екополіс ХТЗ» стане центральним об'єктом національного проєкту «Українська Кремнієва долина».

*Містами-музеями* України є Кам'янець-Подільський, Львів, Київ, Переяслав-Хмельницький, що має близько 20 музеїв, Чернігів, Жовква, Батурин тощо. Своєрідність і унікальність Кам'янець-Подільського полягає у гармонійному поєднанні ландшафту з містобудівною структурою середньовічного міста, в якому військові інженери, використовуючи природні умови, створили фортифікаційну систему, що не має аналогів у Європі. Кам'янець-Подільський посідає третє місце після Києва та Львова за кількістю пам'яток. *Міста України, що приваблюють* туристів *історією та архітектурою* – Львів, Київ, Чигирин, Батурин, Новгород-Сіверський, Путивль, Харків, Одеса, Вінниця, Жовква, Ніжин, Чернівці, Чорнобиль – мертве місто; Україна цікава своїми *замками* – Луцький, Збараський, Олеський, Підгорецький, Шенборна, Мукачевський, Ужгородський, Золочівський, Жовківський, Свіржський, Дубнінський, Старокостянтинівський тощо; *фортецями* - Кам'янець-Подільська, Хотинська, Меджебіж, Тараканів форд тощо; *палацями*-Маріїнський, Шарівський, Сокиринці, Качанівка, садиба Попова Василівський на Запоріжжі, будівля Чернівецького університету, палац Дуніковського, палац Потоцького у Львові, палаці Криму тощо; *парками* - Софіївка в Умані, Олександрія в Білій Церкві, Тростянецький на Чернігівщині, карпатський Синевір тощо; *місцями природної сили* – Тустань, Трахтемирів, Холодний яр, магічні Карпати, Подільські Товтри, острів Хортиця, Долина нарцисів біля Хусту та багато інших. Краса природи, багата історія, архітектурні пам'ятки, місця природної сили, національний колорит в поєднанні з відносною дешевизною сервісу

робить українські міста та селища цікавими об'єктами туризму, що є однією з вагомих сфер (статей?) поповнення бюджету країни.

**Висновки.** Процеси нового урбанізму поступово заповнюють міську тканину українських міст. Слабка економіка, недофінансування, порушення законодавчих норм містобудування, забудова історичних центрів сучасними будівлями не сприяють основній концепції нового урбанізму щодо покращення якості міського середовища. Субурбанізація в українських містах відбувається нерівномірно: трансформація приміської зони навколо великих міст суттєво відрізняється від цього процесу біля інших міст і різні частини приміських зон також змінюються по-різному. Найбільшого розвитку житлова субурбанізація отримала у приміській зоні Києва, Одеси, Львова, Харкова, Дніпра, Запоріжжя. Джентрифікація вимагає вкладання чималих коштів, що є реальним тільки у великих містах України. Скарби історичних, культурних, природних пам'яток є потенціалом розвитку туристичного бізнесу в нашій країні при формуванні сучасної туристичної інфраструктури. Необхідно переосмислити планування міста, забезпечити дотримання умов соціального дистанціювання, вирішення питання екологічної безпеки, забезпечення інклюзивності міського середовища, сервісів; створити ефективні юридичні механізми взаємовідносин між громадою, владою та бізнесом. Важливим є соціально-орієнтована концепція розвитку міст з урахуванням особливостей української ментальності, культури і традицій на достатньому фінансовому підґрунті. Війна в нашій країні стала загрозою для всіх процесів життєдіяльності.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Який перебіг процесів нового урбанізму в українських містах?
2. Які особливості субурбанізації по-українськи?
3. Які проблеми розвитку будівництва котеджних містечок і житлових комплексів в приміській зоні метрополітенських центрів України?
4. Як відбувається джентрифікація в українських містах?
5. Як створюються інноваційні містечка та технопарки в Україні?
6. Що цікавого є у містах-музеях України?

## Лекція 7. Право на місто

Ідея права на місто з'явилася в 60-х роках ХХ ст. завдяки французькому соціологу та філософу Анрі Лефевру. В своїй книзі «*Le Droit à la ville*»- «Право на місто» [4], яка вийшла в світ у 1967 р., він розповідає про право на місто, що здобувається шляхом протесту. Це було пропозицією нового мислення про місто, міські стратегії і практики соціального забезпечення, пов'язані з наукою про місто. Автор критикував тенденцію, коли міський простір стає товаром, а доцільність будівництва вирішується виключно прибутковістю.

*«Право на місто – це найвища форма людських прав в урбанізовану епоху, право на свободу, право на індивідуалізацію в соціалізації, право населяти. Це право на творення міської повсякденності і міського простору, право на участь в розвитку міста і апропріацію міського простору для колективних потреб. Два основні виміри права на місто – це право на участь і право на апропріацію (тобто, вільно розпорятися) міського простору. Право на місто формується шляхом права різних людей на співтворення цього міста. А здобути його можна через мобілізації та протести»*

Право на місто починається тоді, коли вас позбавляють права вільно використовувати міський простір для колективного досягнення ваших життєвих цілей (апропріація) та права участі у розвитку міста: забудовують, перебудовують, руйнують, переселяють, виселяють без вашої участі. Походження ідеї та концепції «права на місто» пов'язане з міськими революціями та активним протистоянням мешканців міста та влади – часто знедоленим мешканцям міст доводиться відвойовувати місцеву територію. Анрі Лефевр розробив цей концепт напередодні подій студентських протестів 1968 р. в Парижі. Для нього право на місто повинно було лягти в основу будь-яких новітніх теорій справедливого розвитку міста: «Право на місто – це право на використання міського простору у зв'язку з потребами людини – це формування нової гуманістичної філософії міського простору».

Згодом до цієї концепції долучилося багато дослідників. Одним з них був британський географ Девід Харві, який написав працю «Бунтівні міста» [5], в якій автор демонструє, що міський розвиток завжди був однією з основних сфер інвестицій надлишкового капіталу. Процеси вкладення та накопичення капіталу трансформують міський простір

відповідно до потреб панівного класу: торгові та бізнес-центри зводяться на місці зруйнованого житла робітників та бідняків, і громадяни змушені виборювати право на визначення вектору міського розвитку в суспільних інтересах, вимагати «демократичного контролю над виробництвом і використанням надлишку», що неодмінно призводить до боротьби за політичну владу та економічну власність. Міста виступають своєрідною ареною боротьби різних соціальних груп населення. Немає ідеального міста для всіх, бо за цим завжди стоїть чийсь конкретний інтерес. *«Право на місто є колективним. Воно в жодному разі не є правом лише однієї людини, яка захотіла щось зробити. Основна ідея права на місто є, по-перше, бути динамічним, по-друге, про боротьбу інтересів, по-третє в цю боротьбу можуть включатися міські соціальні рухи».*

Місто виникає і розвивається завдяки людям, їхній щоденній праці, буденним практикам, спільному, яке вони творять разом, - так у книжці Дейвіда Гарві актуалізовано поняття «право на місто». Це право на формування певної влади над процесами урбанізації, над способами, завдяки яким творяться і перетворюються міста. Це право бути повноправним мешканцем, право використовувати міський простір та міські ресурси для досягнення своїх потреб, право на участь в управлінні містом. Люди, які живуть в місті, незалежно від їх класу, походження, статків, капіталу та інших соціально-демографічних характеристик, мають можливість користуватись містом, і, зокрема, мають право на житло. Право на доступне житло уособлює право на місто для Девіда Гарві.

Право на місто є правом на зміни в місті. Місто є простіром, де люди різних верств і класів змішуються, щоб створювати спільне, хоча й мінливе та плінне життя. Право на місто є «одним з активних прав», тому вимагає дій, а не пасивного прийняття статус-кво. Право на місто є значно більшим, ніж індивідуальна свобода доступу до міських ресурсів - це право змінювати себе, змінюючи місто. Це колективне право, адже трансформації міського простору залежать від колективних дій. Гарві показує, що необхідно змінювати статус кво, повертати людям владу над міським розвитком.

В наш час, коли більше 54% населення земної кулі живе в містах та в урбанізованих регіонах, право на місто стає одним з головних та невід'ємних прав людини. Кілька років тому право на місто було визнане ООН як концепція, що маніфестує справедливий розвиток міст, право, що

пов'язане з глобальними процесами урбанізації. У своїх документах, в діяльності структур, які займаються правами людини, освітою та сталим розвитком міст (UNHABITAT, ЮНЕСКО, Програма розвитку ООН (UNDP) тощо) ООН називає право на місто драйвером розвитку міської інклюзивності та створення більш справедливих міст. І хоча право на місто не входить до загальної Декларації прав людини, структурами та організаціями ООН воно розуміється як право на:

- свободу і переваги міського життя;
- прозорість, справедливість і ефективність управління містами;
- участь і врахування потреб в місцевому демократичному процесі прийняття рішень;
- визнання різноманіття в економічному, соціальному і культурному житті;
- скорочення бідності, соціальної ізоляції та насильства в містах.

Право на місто – це право на доступне житло, право реалізовувати себе в міському просторі, право користуватися спільними ресурсами, що були вироблені в місті. Істотною відмінністю міст Заходу від українських (пострадянських) міст є те, що власниками житла є менший відсоток мешканців (часто це абсолютна меншість), більша частина його орендує. І коли власники житла намагаються підвищити свої доходи, вони підвищують орендні ставки і примушують орендарів платити більше, а ті, хто є неспроможними, виселяються з орендованого житла. Або якась територія в місті (наприклад, старі квартали занедбаного житла в центрі) стають привабливими для інвесторів, для будівництва комерційної нерухомості і девелопери спільно з міською владою, яка представляє інтереси економічних еліт, виселяють мешканців і переселяють їх в менш престижні райони. На зміну їм заселяються заможні мешканці, які можуть дозволити собі дороге житло та сервіси в оновлених кварталах. Ці процеси *джентрифікації* є багатограними і пов'язані з інвестуванням капіталу в розвиток міста («девелопмент»), що сприяє переформатуванню соціальної тканини міста. Саме так, зростання орендних ставок на житло в Лондоні призвело до того, що більша частина середнього класу вимушена була покинути Лондон і переселитись до менш дорогих міст Великобританії. Існує жарт, що квадратний фут орендної площі в Лондоні коштує дорожче, ніж квартира в Бірмінгемі чи Саутгемптоні.

Прикладом застосування права на місто є відстоювання парку в Сиховському районі Львова: активісти опікувалися сквером, на місці

якого планували збудувати торговельний центр, і шляхом протестів сквер було збережено.

Необхідність боротьби за розвиток міста в інтересах громади демонструє динаміка ініціативи «Збережи старий Київ», що зародилася в серпні – вересні 2007 р.: 46 громадських організацій і міських ініціатив об'єдналися і оголосили перший Марш за Київ, який відбувся того ж року: активісти пройшли колонами центром міста, щоб «оголосити бойкот знущанню над Києвом». У протестувальників було 5 головних вимог, аби поліпшити ситуацію в місті:

- зупинити хаотичну забудову;
- розробити новий генплан Києва;
- провести реформу транспорту і мобільності;
- повернути самоврядування та районні ради в переформатовані райони;
- забезпечити киян чистим повітрям і чистою водою.

Від інших антизабудовних протестних ініціатив ця кампанія вирізнялася тривалими протестами, боротьбою за муніципальну демократію та збереження суспільної власності. Цей рух є прикладом низової ініціативи, якій вдалося вплинути на порядок денний «великої політики». Активістам вдалося зупинити будівництво багатопверхівок поруч із Олександрійською лікарнею та на вулиці О. Гончара, поблизу Софійського собору, створити парк на місці запланованого будівництва на Пейзажній алеї, захистити дитячий майданчик на вулиці Лук'янівській та сквер на вулиці Прорізній, відстояли гостинний двір на Контрактовій площі, де мали споруджувати торговельний комплекс.

Право на місто й функціонування публічних просторів тісно пов'язані між собою, бо право на місто може бути виголошене й набуто саме в публічних просторах. Міські публічні простори – це не тільки місця повсякденних соціальних інтеракцій; це єдині місця, в яких представники виключених із публічної сфери спільнот і соціальних груп можуть бути побаченими і почутими; це єдині місця, в яких може здійснюватись результативна політична боротьба за права; тільки у публічних просторах можуть бути дієвими політичні рухи. Міський публічний простір — це місце реалізації громадянських прав. Право на місто є правом вільно розпоряджатись міським простором і змінювати себе через зміну міського простору. Саме так відбувалось в Парижі часів Паризької Комуні 1871 року, в Празі 1968 року, так відбувалось в Києві

під час Революції на Граніті, Помаранчевої революції та Революції Гідності. Коли ми використовуємо публічні простори за їхнім прямим призначенням, ми реалізуємо своє право на місто - право бути присутніми в місті, право визначати, якими будуть міста, чи буде в них місце культурній спадщині. Швидка урбанізація і зміна типу забудови, комерціалізація міського простору часто позбавляє нас цих прав. Публічний простір є однією з ключових категорій розуміння урбаністичного способу життя і демократичного управління.

Міські соціальні рухи, урбаністичні ініціативи і виключені з публічного простору спільноти відповідають протестом і супротивом, «повертаючи» собі простір і відвойовуючи своє «право на місто», як це було з рухом «Оссиру» во Франкфурті, Німеччина у 2011 році, протестами на площі Таксім у Стамбулі у 2013 р., подіями Євромайдану в Києві 2013-2014 рр.

Традиційне уявлення про міський публічний простір визначає його, як державну власність, відкриту для необмеженого загального доступу, яка сприяє комунікації і соціальним інтеракціям. Втім знайти такі простори в сучасних містах важко, оскільки публічна і приватна сфери в них сильно пов'язані.

В американській юридичній практиці (Маргарет Кон) була створена «Доктрина громадського (публічного) форуму» (*public forum doctrine*), яка передбачає три режими публічності і використання публічних просторів:

- *Quintessential (Traditional) public forum* – простори, спеціально створені (як правило, державою) для соціальних акцій, публічного життя і реалізації громадянських свобод; вони включають всі традиційні види міських публічних просторів – вулиці, тротуари, парки, площі тощо. Тут дозволена будь-яка громадська політична діяльність, яка не заборонена конституцією і законами.

- *Non-public forum* – громадські місця, в яких не дозволяється громадська політична активність (агітація, пікети, збір підписів тощо), хоча вони загальнодоступні - поштові відділення, державні банки, урядові будівлі тощо.

- *Limited public forum* – місця зі змішаним режимом доступності, в яких дозволені не всі види громадської політичної активності: університети, госпіталі, музеї тощо.

Відкритість та доступність є найважливішими ознаками публічних просторів. Вони не повинні обмежуватися жодними бар'єрами, соціальними, економічними, етнічними чинниками, членством в політичних та релігійних організаціях. Межі публічних просторів значно розширилися за рахунок медіа та соціальних мереж, але традиційних публічних просторів, відкритих площ, стає все менше, і все більше місць, які є приватною власністю (на кшталт торговельних центрів) - вони гарантують комфорт і безпеку, але зводять все різноманіття контактів між людьми до безособових товарно-грошових відносин, а реалізація в них громадянських свобод може бути заборонена власником. Площа, що не забезпечена пандусом чи ліфтом, до якої можна дістатися тільки через підземний перехід, не є повноцінним публічним простором, бо потрапити на неї можуть не всі громадяни. Теж саме стосується об'єктів культури, транспортних, освітніх, медичних, торговельних закладів.

В багатьох містах західних країн діють зонінгові закони, які зобов'язують девелоперів створювати публічні простори в обмін на можливість збільшувати висотність/щільність забудови. Створення за допомогою дизайну та ландшафтної архітектури привабливих публічних просторів є однією зі стратегій девелоперів для підвищення вартості нерухомості та збільшення орендної плати. Перенасиченість публічних просторів часто призводить до посилення регуляції, що забороняє дрібну торгівлю та інші активності; менеджери віддають такі простори в оренду під вуличні кафе і, таким чином, публічний простір перетворюється на приватний. Приватизація міського простору, створення мертвих просторів та контроль влади сприяє обмеженню вуличного життя та знищенню публічного простору. Прикладом мертвого простору є місто Бразилія, столиця Бразилії, що було спроектовано архітектором-модерністом Оскаром Німейером. Іншим типом псевдо-публічних просторів є простори споживання, які створюються у постсоціалістичних містах у величезних кількостях, і які слугують «для перетворення міщанина на споживача». Це стерильні, гомогенізовані, ідеально контрольовані простори, де соціальні акції зведено до мінімуму діалогів споживачів з продавцями.

Залучення міських активістів в муніципальну політику та призначення їх на ключові посади дозволяє переорієнтувати традиційну систему міського планування. Так, ініціатива Pavements to Parks у Сан-Франциско в співпраці з діяльністю Нью-Йоркського Департаменту

транспорту під керівництвом Джанет Саддік-Хан перетворили парковки і завантажені вулиці на зручні пішохідні площі для відпочинку і комунікації.

Радянські публічні простори були радше «спільними», ніж публічними: формально вони належали всім, але державний контроль робив з них «негостинні», модерністські простори. В СРСР не було приватної власності на землю і приватного землекористування - міські простори були «публічними» за визначенням; держава при цьому здійснювала контроль і визначала можливості доступу і типи громадської активності в публічному просторі. Приклад Майдану Незалежності, найвідомішого громадського простору Києва, є яскравим взірцем боротьби мешканців за свої права, за право на місто, в якій вони здобули перемогу.

В українському законодавстві відсутнє визначення публічних просторів; в регулятивних актах, які стосуються міського управління і регулювання забудови визначаються *простори громадського використання*, як місця репрезентації, без визначення їхнього політичного призначення. *Стаття 34 Конституції України позначає: «Кожному гарантується право на свободу думки і слова, на вільне вираження своїх поглядів і переконань. Кожен має право вільно збирати, зберігати, використовувати і поширювати інформацію усно, письмово або в інший спосіб – на свій вибір»*[6].

Публічні простори мають бути універсально доступними, відкритими -для цього використовуються принципи універсального дизайну. Універсальний дизайн – це універсальна функціональність. Міська площа має бути зручною для всіх - людей з обмеженою рухливістю, людей на інвалідних візках, дітей або людей старшого віку, для яких потрібно розташовувати в місцях відпочинку лави, міські меблі без гострих кутів, загрозливих місць - бордюрів, парканів, через які можна перечепитися, впасти; тут мають бути питні фонтанчики, громадські вбиральні тощо. Всі громадські заклади мають забезпечувати універсальну доступність і зручність: місця громадського харчування, банки, ресторани, крамниці повинні мати достатньо широкі двері без порогів, мати пандуси, зручні безкоштовні вбиральні, на прозорі двері офісів та крамниць мають бути наклеєні попереджувальні таблички (щодо вбирален, прикладом є Японія, де це питання було вирішено на державному рівні в 1968 р. Чисті, зручні, комфортні з підігрівом

безкоштовні вбиральні є скрізь – в метро, магазинах, підземних переходах, швидкісних потягах). Принцип універсального дизайну – це відкритість, безпека, універсальна доступність вулиці чи площі для всіх людей: сильних і слабких, для пішоходів, хто гуляє містом, і тих, хто пересувається на велосипеді, на роликових ковзанах, дітей, підлітків, людей старшого віку, батьків з дітьми, і людей з обмеженою мобільністю. Дитячі майданчики мають знаходитись на всіх прибудинкових територіях, на центральних площах, в центральних парках, скейт-парках, місцях для відпочинку, а не тільки біля шкіл та дитячих садочків. І на цих майданчиках мають розважатися не тільки здорові діти, а й діти з обмеженими фізичними можливостями, на інвалідних візках тощо.

**Висновок.** Право на місто – це бути повноправним мешканцем, використовувати міський простір та міські ресурси для своїх потреб, брати активну участь в управлінні містом. Важливим проявом права на місто є публічний простір, який виступає противагою процесам приватизації, комерціалізації міського простору, засиллю реклами, відсутності зручних, доступних місць відпочинку, автомобілізації, що перетворює вулиці і площі на парковки, байдужості міських адміністрацій до цих проблем. Публічні простори мають бути зручними та доступними для всіх мешканців. Публічний простір є однією з ключових категорій урбаністичного способу життя і демократичного управління.

### Запитання для самоконтролю

1. Яка ідея права на місто?
2. Що вважається правом на місто за Девідом Харві?
3. Як визначаються й трактуються права на місто в ООН?
4. Які є приклади застосування права на місто?
5. Як права на місто проявляються в публічних просторах?
6. Як регламентуються режими публічності і використання громадських просторів?

## Лекція 8. Демократія в містах

Термін «демократія» в перекладі з латини означає владу народу; це є форма організації влади, за якою рішення приймаються більшістю в її інтересах. Демократія зароджувалась в давньогрецьких містах як керування людьми своїм містом і поширилася по всьому світу. На сьогодні існує два основні види демократії - пряма та представницька. Пряма демократія передбачає безпосереднє прийняття рішень усіма членами певної спільноти, а представницька – це обрання представників влади і делегування їм повноважень прийняття рішень. Зазвичай, пряма і представницька форми поєднані у тій чи іншій пропорції.

Існує 4 критерії демократичності політичного режиму, які сформулював дослідник демократії Ларі Даймонд, професор політичної науки Стенфордського університету:

1. Вільні і чесні вибори.
2. Участь громадян у прийнятті рішень на різних рівнях.
3. Збереження прав людини.
4. Рівність всіх громадян перед законом.

Без прямих форм демократії політичний режим не може бути сповна демократичним без участі громадян у прийнятті рішень. Американська вчена Шері Арштайн дослідила, що існує «Драбина громадянської участі», кожна сходинка якої є певною формою участі від найнижчого рівня - маніпуляції - через інформування, консультування з громадою; потім відбувається справжня участь громади у прийнятті рішень, і, як наслідок, створюється партнерство органів влади і громадян, що веде до найвищого рівня демократії - громадського контролю за діяльністю органів влади. Опановуючи рівні «Драбини участі», громада піднімається від найнижчих щаблів демократії до справжньої громадянської участі:

Найнижчий рівень – інформування, що саме робить орган влади.

Наступний рівень - консультації органу влади з громадянами.

Умиротворення - участь громадян у дорадчих органах.

Діалог – громадяни беруть участь у прийнятті рішень.

Партнерство та пошук спільних рішень.

Делегування повноважень.

Найвищий рівень - громадський контроль.

Важливо, щоб залучення громадян відбувалося на всіх етапах здійснення певної політики: визначення порядку денного, підготовка та

ухвалення рішення, його виконання, моніторинг виконання і перегляд політики в цій галузі. Форми громадської участі такі: інформування, опитування, доступ до представників влади, відкриті засідання органів влади - Верховної Ради, Кабінету Міністрів, міської ради, комісії міської ради чи виконавчого комітету, утворення різних консультативних органів, електронні петиції, різноманітні громадські слухання, онлайн-платформи для збору пропозицій, побажань чи думок громади, спільна розробка нормативних актів органами влади і представниками громади, партнерство неурядових організацій і органів влади, учасницьке бюджетування, громадський бюджет або бюджет участі, спільне прийняття рішень.

Найменша участь - *інформування* - інформація про діяльність органів влади і все, що вони генерують в межах своєї діяльності, повинно бути відкритим. Це має бути банальна публікація рішень органів влади. В Україні працює Єдиний державний вебпортал відкритих даних [data.gov.ua](http://data.gov.ua). Окрім сайтів з відкритими даними важливо, щоб громадяни мали доступ до інформації, яка генерується органами влади. В Україні це реалізовано через механізм запитів на публічну інформацію. Сайт «Доступ до правди» є зручним механізмом, щоб надіслати запит на публічну інформацію до будь-якого органу влади. У Великій Британії існує сайт [data.gov.uk](http://data.gov.uk), де можна знайти більше 20 тисяч різних наборів даних про стан справ в країні. Там існує понад 400 різноманітних програм, додатків на основі цих даних, за допомогою яких можна проаналізувати, зрозуміти, яким чином функціонують різні органи влади, подивитися на результати їхньої діяльності і таким чином, перш ніж діяти, зрозуміти, що взагалі відбувається.

*Опитування* - масові опитування громадської думки, фокус-групи, які замовляються органами влади чи політиками для того, щоб дізнатися, що громадяни думають з того чи іншого питання. Громадян не запрошують до органу влади, а наймають сторонні компанії, які досліджують погляди громадян. Цей етап показує, які питання найбільше хвилюють людей, щоб залучатися до діалогу. Це збір первинної інформації, на основі якої будуються ґрунтовніші механізми участі.

*Доступ до представників влади* - форми зворотного зв'язку на сайтах органів влади, офіційні звернення, електронна пошта, фейсбук, твіттер чи інші соціальні мережі. У Німеччині, наприклад, існує сайт

«Парламентська варта», за допомогою якого громадяни можуть звернутися до кожного депутата парламенту та до місцевих рад.

*Відкриті засідання органів влади - Верховної Ради, Кабінету Міністрів, міської ради, комісії міської ради чи виконавчого комітету*, які є відкритими для присутності на цьому засіданні та можливості виступити, щоб спостерігати за засіданням через відеотрансляцію в Інтернеті. Наприклад, засідання Верховної Ради можна дивитися через трансляцію в Інтернеті і на каналі «Рада». Існує певна кількість місць в одній з лож парламенту, куди можна прийти послухати засідання. Такі ж практики мають деякі міські ради. У США засідання міської ради часто відбуваються максимально відкрито - депутати збираються у великому залі, де більшість присутніх складають пересічні мешканці міста, що висловлюють свої думки, пропозиції і побажання, які тут же розглядаються депутатами. В Україні такої практики немає: в деяких містах можна бути присутнім на засіданні міської ради. Натомість, засідання комісій міських рад бувають відкритими для всіх охочих - навіть для виступів.

*Утворення різних консультативних органів*: при певному органі влади створюється дорадча рада - громадська рада. Часто вони є неефективними через надто велику кількість громадських організацій, охочих взяти участь в роботі цієї громадської ради. Це можуть бути не лише колективні дорадчі органи, а й радники, які отримують доступ до посадовців, відповідальних за прийняття рішень. Наприклад, у Львові та Києві існують радники мера з розвитку велосипедної інфраструктури, і завдяки їхнім зусиллям відбувається розвиток цієї сфери у містах. Антикорупційна рада при Київському міському голові, куди входить невелика кількість представників найавторитетніших громадських організацій, є працевдатним органом.

*Електронні петиції* - електронний портал – це сайт органу влади, на якому можна ініціювати певне звернення і, у випадку, якщо під цим зверненням протягом певного часу підпишеться необхідна кількість людей, це звернення обов'язково має бути розглянуто органом влади. Електронні петиції дозволяють винести питання на порядок денний; коли орган влади не розглядав потребу вирішення певного питання, петиція може звернути на нього увагу.

*Різноманітні громадські слухання* – політики або чиновники звітують про свою роботу, або презентують проєкти рішень; після

заслуховування доповідачів, можна подавати свої пропозиції, коментарі, зауваження, реагувати на доповідь, корегуючи у такий спосіб певну політику.

*Онлайн-платформи для збору пропозицій, побажань чи думок громади.* Це сайт чи мобільний додаток, де кожен може або взяти участь в обговоренні того чи іншого питання, наприклад, перейменування вулиць (як у Києві на сайті КМДА), або карта міста чи форма, де кожен може залишити побажання, вказати на певну проблему чи поскаржитись на щось, наприклад, на незадовільну роботу комунальних служб. Так, у Києві існує гаряча лінія, мобільний додаток і сайт в Інтернеті -1551; в Одесі - 1535. Є платформа «Відкрите місто», за допомогою якої можна залишити звернення у багатьох містах України. На сайті уряду існує портал [civic.kmu.gov.ua](http://civic.kmu.gov.ua) («Громадянське суспільство і влада»), на якому зібраний перелік всіх консультацій, які проводять різні органи державної влади. Ідея таких сервісів зародилася у Великій Британії з сайту [Fixmystreet.org](http://Fixmystreet.org), де з прив'язкою до карти кожна людина могла залишити побажання чи пропозицію, що треба змінити на вулиці. З часом цей сайт поширився у багатьох країнах, було створено низку аналогів, в тому числі в Україні.

*Спільна розробка нормативних актів органами влади і представниками громади* буває двох видів:

- орган влади оголошує про розробку певної політики чи нормативно-правового акту, публікує його проєкт і запрошує надавати пропозиції;

- орган влади створює робочі групи, відкриті засідання, обговорення, на яких можна взяти участь в роботі над проєктом цього рішення.

*Партнерство неурядових організацій і органів влади*, коли муніципалітет передає свої повноваження громадській організації, яка виконує ці функції ефективніше за муніципалітет (наприклад, щодо утримання парку чи притулку для літніх людей).

*Учасницьке бюджетування, громадський бюджет або бюджет участі*, коли громадяни безпосередньо беруть участь у розподілі коштів міського бюджету: пишуть свої проєкти, надають пропозиції, які потім враховуються. Часто утворюються спільні комісії, до складу яких входять чиновники і представники громади, де вони разом розробляють проєкт міського бюджету або ухвалюють рішення щодо розподілу частини міського бюджету.

*Учасницьке містопланування.* Спільне прийняття рішень може застосовуватися до будь-яких питань - до конкретної території, вулиці, площі, у плануванні якої беруть участь її мешканці. Наприклад, щодо прибудинкової території, коли не одноособібно представники ЖЕКу чи міської ради вирішують, що зробити з територією, а збирають та аналізують пропозиції, проводять обговорення, презентують проєкт, затверджують і спільно приймають рішення.

*Референдум.* Кожен громадянин може прийти на виборчу дільницю і проголосувати за те чи інше рішення. Наприклад, у Швейцарії на референдумах вирішується ціла низка питань: від комічно несуттєвих (яким кольором потрібно фарбувати усі віконні рами у місті) до серйозних: чи потрібно зводити споруду або будувати у місті метрополітен, або що робити з певною територією.

Переважаючою формою в Україні, як і в більшості країн, є *представницька демократія*. На рівні міста вона працює у формі вибору мешканцями міського голови та міської ради. Право голосу мають усі дієздатні громадяни України, які на момент голосування досягнули 18-літнього віку і зареєстровані, як мешканці міста (тобто, «мають прописку»). Місцеві вибори відбуваються кожні п'ять років, позачергові може призначити Верховна Рада. Участь у виборах в Україні є добровільною. Вибори міських голів - очільників виконавчої влади у місті - відбуваються в один тур у містах, населення яких становить менше 90 тисяч людей; у містах з більшим населенням - у два тури. Мер головує в міській раді і є головою виконавчого комітету - органу, який виконує рішення ради і здійснює управління містом. Українська система влади потребує меншої зарегульованості, більшої простоти та довіри.

*Учасницьке бюджетування* (participatory budgeting, громадський бюджет, бюджет участі) - інструмент прямої демократії, за допомогою якого мешканці беруть участь у прийнятті рішень щодо розподілу бюджетних коштів. Розглянемо, як цей інструмент працює:

- збираються пропозиції мешканців;
- мешканці інформуються та відбуваються консультації;
- оцінюються запропоновані ініціативи;
- приймаються рішення;
- визначається ініціативна група;
- розробляється та приймається документ, який регламентує механізм дії;

- рішення втілюється в життя.

Учасницьке бюджетування виникло у бразильському місті Порту-Алегре у 1989 р., коли в країні було повалено військову диктатуру і до влади прийшла Робітничка партія. На сьогодні в світі є понад 1500 міст, де проводиться учасницьке бюджетування. Запровадження учасницького бюджетування має такі переваги:

- покращення соціальної інтеграції спільноти внаслідок участі у прийнятті рішень тих, хто не має можливості заявити про свої ініціативи чи висловити власну точку зору щодо питань міського розвитку;
- заохочення взаємодії мешканців з чиновниками внаслідок створення майданчику для діалогу;
- зменшення можливості для корупції через об'єктивну й прозору систему перерозподілу ресурсів;
- підвищення злагодженості роботи міської влади в командній дії кількох департаментів чи управлінь, включених в процес учасницького бюджетування;
- вирішення проблем, які влада може вважати другорядними або відкладати з року в рік (наприклад, пішохідні доріжки, спортивний майданчик чи бібліотека у певному районі);
- відкриття нових ідей новими людьми, які можуть потім продовжити співпрацю з міською владою, громадську чи політичну діяльність.

Учасницьке бюджетування має бути щорічним процесом, інклюзивним, тобто щоби всі громадяни незалежно від етнічності, віку, гендеру, партійної приналежності, соціального становища, економічних статків чи інших ознак могли долучитися до цього процесу. Учасницький бюджет - це про залучення людей.

**Висновок.** Існує два основні види демократії - пряма і представницька. Без прямих форм демократії політичний режим не може бути сповна демократичним. Опановуючи рівні «Драбини участі», громада піднімається від найнижчих щаблів до справжньої громадянської участі. Основне завдання місцевої влади полягає у вирішенні господарських питань управління містом; право обирати її повинні мати усі мешканці, які незалежно від громадянства платять податки у місті та є особами, в чийх інтересах здійснюється міське управління. Українській системі влади потрібно менше зарегульованості, більше простоти і довіри. Прозорість і залучення громадян до прийняття та моніторингу рішень, до місцевого бюджетування є методами боротьби з корупцією.

Перша стаття Конституції України зазначає: «Україна є суверена і незалежна, демократична, соціальна, правова держава». У п'ятій статті сказано: «..єдиним джерелом влади в Україні є народ».

### **Запитання для самоконтролю**

1. Що входить у поняття «демократія», які її види?
2. Які критерії демократичності політичного режиму сформулював дослідник демократії Ларі Даймонд?
3. Як виглядає «Драбина громадянської участі»?
4. Якими є найменша та найвища щаблі демократії?
5. Які завдання місцевої влади?
6. Як діє система влади в Україні?

### **Лекція 9. Містобудівна діяльність. Об'єкти містобудування та територіального планування**

Містобудування належить до багатогранної творчої діяльності, яка пов'язана із законодавчим урегулюванням, народногосподарчим плануванням та управлінням в процесі будівництва та реконструкції міст. Закон України «Про основи містобудування» [7] дає таке визначення містобудівній діяльності: «*Містобудування (містобудівна діяльність) - це цілеспрямована діяльність державних органів, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій, громадян, об'єднань громадян по створенню та підтриманню повноцінного життєвого середовища, яка включає прогнозування розвитку населених пунктів і територій, планування, забудову та інше використання територій, проектування, будівництво об'єктів містобудування, спорудження інших об'єктів, реконструкцію історичних населених пунктів при збереженні традиційного характеру середовища, реставрацію та реабілітацію об'єктів культурної спадщини, створення інженерної та транспортної інфраструктури*».

*Метою* містобудівного проектування є створення сприятливого середовища життєдіяльності населення (територіальної громади), в якому якнайкраще будуть задовольнятися вітальні, соціальні та духові потреби усіх мешканців населеного пункту та зони його впливу (приміська зона) в умовах природних, штучних та екологічних обмежень.

*Завданнями містобудування* є планувальна організація території міст і селищ, вирішення міських екологічних проблем, подолання монотонності типової забудови, збереження і науково обґрунтована реконструкція старих міських центрів, дбайливе збереження і реставрація пам'яток культури, їх поєднання з сучасними будівлями, реконструкція зруйнованих будинків, споруд, об'єктів інженерної інфраструктури, міст та селищ.

*Об'єктом містобудування* є:

1) планувальна організація території, система розселення, система взаємопов'язаного комплексного розміщення основних об'єктів промисловості, транспорту інженерної та соціальної інфраструктури, функціонального зонування території України, її частин (груп областей), території Автономної Республіки Крим, областей, адміністративних районів; територій територіальних громад, населених пунктів, їх частин.

2) комплекс об'єктів будівництва, об'єднаних спільною планувальною структурою, об'ємно-просторовим рішенням, інженерно-транспортною інфраструктурою в межах населеного пункту, його функціональної зони (сельбищної, промислової, центру, курортної, рекреаційної тощо), планувального, житлового району, мікрорайону (кварталу, групи кварталів), житлової групи, території спільних інтересів (приміської зони тощо).

*Суб'єктами містобудування* є органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи.

*Головними напрямками містобудівної діяльності* є:

1) розробка і реалізація містобудівної документації, проектів конкретних об'єктів згідно з державними стандартами, нормами і правилами, архітектурно-планувальними завданнями і технічними умовами;

2) визначення територій, вибір, вилучення (викуп) і надання земель для містобудівних потреб;

3) формування містобудівних ансамблів і ландшафтних комплексів, зон відпочинку та оздоровлення населення;

4) розміщення і будівництво житлово-цивільних, виробничих та інших об'єктів, відповідно до затверджених у встановленому порядку містобудівної документації та проектів цих об'єктів;

5) створення соціальної, інженерної і транспортної інфраструктури території та населених пунктів;

6) захист життєвого та природного середовища від шкідливого впливу техногенних і соціально-побутових чинників, небезпечних природних явищ;

7) збереження і відновлення пам'яток архітектури і містобудування, історичного середовища, природного ландшафту та охорона навколишнього середовища;

8) урахування законних інтересів та вимог власників або користувачів земельних ділянок та будівель, що оточують місце будівництва;

9) інформування через засоби масової інформації громадян про плани перспективного розвитку територій і населених пунктів, розміщення важливих містобудівних об'єктів;

10) участь громадян, об'єднань громадян в обговоренні містобудівної документації, проєктів окремих об'єктів і внесення відповідних пропозицій до державних органів, органів місцевого та регіонального самоврядування, підприємств, установ і організацій.

Законодавство України щодо містобудування складається з Конституції України, законів України «Про основи містобудування», «Про архітектурну діяльність», «Про планування і забудову територій» та інших нормативно-правових актів. Цими законами визначені правові, економічні, соціальні та організаційні засади містобудівної діяльності в Україні, встановлені правові та організаційні основи планування, забудови й іншого використання територій, які спрямовані на забезпечення сталого розвитку населених пунктів з урахуванням громадських і приватних інтересів. Усіма містобудівними документами чітко визначено, що будь-яке будівництво чи інше використання територій здійснюється на підставі містобудівної документації, тобто затверджених схем планування територій місцевих рад, генеральних планів населених пунктів і місцевих правил їх забудови. Законом про архітектурну діяльність передбачено, що територія України, адміністративно-територіальні одиниці, функціональні зони, окремі земельні ділянки, будинки і споруди, їх комплекси, комунікації та споруди інженерної інфраструктури є об'єктами містобудівної та архітектурної діяльності, яка спрямована на створення та підтримання повноцінного життєвого середовища, забезпечення охорони навколишнього природного оточення, раціонального природо-користування.

Першим законом, що підсумував загальні положення планування і забудови міст, був англійський закон 1909 р., який увінчав собою всю систему європейських законодавчих актів, що були введені в дію, починаючи з 40-х років XIX століття. Відповідно до цього закону складання генеральних планів міст зосереджувалося в міських радах і ставилося під контроль міністерства внутрішніх справ. Водночас закон надавав можливість організаціям і приватним особам спостерігати за виконанням проєктів планування.

*Просторове планування* - це розташування та розподіл територій, розміщення населення та здійснення різних видів діяльності в просторі. Таке планування потрібно для збалансування потенційно конкуруючих потреб економіки, суспільства та збереження навколишнього середовища. Просторове планування, продуктом якого є містобудівна документація, здійснюється на місцевому, регіональному, державному та міждержавному рівнях. Режим забудови територій, визначених для містобудівних потреб, встановлюється у генеральних планах населених пунктів, планах зонування та детальних планах територій. Планування територій на загальнодержавному рівні полягає в розробленні Генеральної схеми планування території України, схем планування окремих частин території України, які включають території кількох областей, схем міжнародних транспортних коридорів та зон їх впливу, спільних проєктів територіального розвитку транскордонних регіонів [8].

При здійсненні планування і забудови міських територій, врахування приватних інтересів полягає у забезпеченні фізичним і юридичним особам рівних можливостей набуття у власність, або у користування, земельних ділянок, захисту майнових прав, а також безпечного функціонування об'єктів нерухомості. Потреби в територіях визначаються шляхом розроблення генеральних планів населених пунктів та іншої містобудівної документації, проведення їх експертизи, здійснення державного контролю за плануванням, забудовою, іншим використанням територій та окремих земельних ділянок. Визначення територій та вибір земель для містобудівних потреб здійснюється за погодженням спеціально уповноважених органів з питань містобудування та архітектури. Забезпечення територій для містобудівних потреб, надання та вилучення для цього земельних ділянок належить до компетенції органів місцевого самоврядування.

Особливістю територіально-планувального розвитку містобудівних об'єктів (міст, селищ, системи розселення) є те, що вони здійснюються в умовах постійних обмежень – фінансових, економічних, екологічних, технічних, ресурсних (територіальних, водних, енергетичних, трудових тощо) і пошук оптимальних рішень завжди вимагає компромісів. Загальна сутність проблемних ситуацій – схрещення інтересів різних землекористувачів, їх містобудівне вирішення. Містобудівне регулювання земельних відносин – це, перш за все, дотримання раціональної планувальної організації території та узгодженого взаємного розміщення виробничих комплексів, житлових районів, громадських центрів, зон масового відпочинку та інших об'єктів. Необхідність формування міської території, як системи з великою кількістю ділянок і споруд на відносно обмеженому просторі, завжди супроводжується виникненням найрізноманітніших ситуацій, на розв'язання яких спрямована містобудівна діяльність.

Розвиток суспільних функцій міст все більш стикається з приватною власністю і це стає основним гальмом планомірного розвитку міст, саме тут постійно формуються конфліктні ситуації. Територіальні, земельні ресурси розвитку містобудівних об'єктів завжди були чи не найбільш суттєвими обмеженнями навіть у радянські часи, коли держава була єдиним власником на землю, і головні «нездоланні» проблеми виникали внаслідок не об'єктивних, а суто відомчих амбіцій.

У системі управління розвитком міста за прийняття і здійснення містобудівних рішень відповідальні три сфери:

- а) прогнозування, в якій готується концепція розвитку міста;
- б) проектування, завдання якої полягає у визначенні конструктивного шляху розвитку і засобів його реалізації;
- в) будівництва, в якій здійснюється реалізація містобудівних рішень.

Оперативне керівництво містобудівною діяльністю покладається на місцеві органи влади, в яких створюється відповідна служба головного архітектора міста. Ця служба координує весь містобудівний процес:

- організує та здійснює містобудівні проекти;
- готує рішення про відведення земельних ділянок для будівництва;
- здійснює контроль за будівництвом та здачею об'єктів в експлуатацію.

**Висновок.** Керований розвиток міста – це перш за все ефективне землекористування і землевпорядкування в інтересах усієї міської

громади. Задачею містобудування є збереження індивідуальних ознак планування й забудови міст, що склалися в процесі історичного розвитку, характеру, який притаманний народу, певній території, його історико-культурному досвіду, традиціям народу.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Якими є мета та завдання містобудування?
2. Як визначаються об'єкти та суб'єкти містобудівної діяльності?
3. Які є закони щодо містобудівної діяльності?
4. Що таке просторове планування та як воно здійснюється?
5. Як враховуються особливості територіально-планувального розвитку містобудівних об'єктів?
6. Як здійснюється містобудівне регулювання земельних відносин?

### ***Лекція 10. Містобудівна діяльність. Зв'язок містобудівної теорії та практики***

Містобудування є наукою про місто, що є складним динамічним об'єктом, бо безперервно розвивається у просторі й часі. Містобудування - це матеріальне втілення надбань суспільства, державного, політичного і соціально-економічного устрою, відображення рівня культури й добробуту населення, об'єктивне віддзеркалення щаблю, на якому знаходиться суспільство в своєму матеріальному й духовому розвитку. Основою системи державного регулювання містобудівної діяльності, що визначає шляхи її реформування в соціально-економічних та політичних умовах України, є законотворчість. Ефективність реалізації містобудівних рішень залежить від надійності соціально-економічних і територіальних прогнозів. Містобудівна наука збагачується сучасними методами аналізу і синтезу.

У теорії містобудування визначають дві складові частини – фундаментальну та прикладну. До фундаментальної належать типологічні й методологічні основи, основоположні постулати, принципи, концепції. Прикладна складова частина наближена до практики. Вона включає методичну і нормативно-інформаційну базу планування, проектування і будівництва. Містобудування має такі

складові:

- планування,
- проєктування – комплексне та галузеве,
- менеджмент і будівництво,
- управління функціонуванням і розвитком міст, територій.

Містобудівне проєктування має такі рівні:

- регіональне розселення;
- районне планування;
- планування міст;
- детальне планування та забудова міста.

На кожному рівні проєктування стоїть завдання підвищення ефективності використання містобудівних ресурсів: так, на рівні районного планування - це використання міських територій, сільськогосподарських та лісгосподарських земель; на рівні проєктування міста – інтенсифікація освоєння житлових та виробничих територій у відповідності до цінності території; на рівні детального планування міста велике значення має аналіз функціональної динаміки, що відбувається впродовж доби, тижня, сезонних змін.

Українська школа містобудування визначилася в перші роки індустріалізації Радянського Союзу в процесі інтенсивного розвитку промисловості на базі природних ресурсів. В радянські часи велике значення надавалося територіальному плануванню і прогнозуванню. Здобутком стало впровадження регіонального підходу до містобудівної діяльності. Було виокремлено регіони України за сукупністю таких факторів: форм розселення, соціально-економічного потенціалу, природно-економічних умов тощо.

Територіально-економічне угруповання з типовими проявами концентрації населених місць має назву «міської агломерації». Міська агломерація в процесі розвитку має здатність перетворитися за певних умов з суми поселень на єдиний планувальний комплекс. Існує два основних типи міської агломерації – моноцентрична та поліцентрична. У моноцентричних агломераціях поряд з центром міста виникає концентрація відносно невеликих приміських поселень, які створюють урбанізований пояс. У поліцентричних агломераціях формується центральне урбанізоване ядро з близькорозташованих двох або більше лідируючих міст. Коефіцієнти центричності є типологічними критеріями міських агломерацій. Найбільші моноцентричні агломерації України – це

Харківська, Київська, Львівська. Ознаками Київської агломерації є швидкі темпи зростання Києва і формування навколо нього урбанізованої смуги, яка має інерцію розвитку вздовж річки Дніпро. Зона активного впливу Києва поширюється на 50 км.

Збільшення населення та доходів сприяє росту міст. Міста аналізують за темпами зростання, шукають закономірності взаєморозміщення міст різної величини – рівномірне й нерівномірне (концентроване). Населення міста за критерієм зайнятості може бути поділено на три групи: містоутворюючу, обслуговуючу, несамодіяльну. Чисельність населення міста на перспективу залежить від чисельності містоутворюючої групи, її питомої ваги в загальній кількості населення міста, від розвитку підприємств містоутворюючої групи населення та розраховується за методом трудового балансу:

$$H = \frac{A \times 100}{100 - (B + B)},$$

де  $H$  – загальна чисельність населення міста, мешканців;

$A$  – чисельність містоутворюючої групи, мешканців;

$B$  – питома вага обслуговуючої групи, %;

$B$  – питома вага несамодіяльного населення, %.

Кількість обслуговуючої групи населення не впливає на розвиток міст та є функцією від нього. Її питома вага залежить від величини міста та демографічного складу його населення: для міст із населенням 100...250 тис. мешканців вона знаходиться в межах 18–23%. Питома вага групи несамодіяльного населення залежить від демографічного складу населення, стадії розвитку міста, природних умов тощо, і знаходиться в межах від 32–45%. Відповідно до чисельності населення визначають територіальні потреби окремих зон, для чого розробляється попередній баланс території міста.

Можна виокремити 5 головних тем, що є важливими для виявлення закономірності освоєння міської території та для пошуку можливих містобудівних заходів:

1. Види міст.
2. Просторовий аналіз видів діяльності і функції міст.
3. Механізми розвитку міст.
4. Міський транспорт і переміщення містян.
5. Утворення цін на землю.

*Просторово-планувальна структура міста* є сукупністю містобудівних принципів і методів створення матеріального середовища життєдіяльності людей в населених пунктах та системах розселення, яке має забезпечити оптимальні умови демографічного і соціального відтворення населення, соціального становлення та розвитку особистості, економічної діяльності в сфері матеріального виробництва, інформації та послуг, громадської, суспільно-політичної діяльності, розвитку культури та мистецтва.

*Планувальна організація міста* складається з:

- архітектурно-планувальної структури – просторове розміщення магістральної вулично-дорожньої мережі і прилеглих до неї громадських просторів, що у сукупності з вулицями та проїздами формують інфраструктуру транспортного, пішохідного і велосипедного руху;

- соціально-планувальної структури – просторова локалізація центрів громадського обслуговування населення різних рівнів і зон їхнього впливу, що поділяються за рівнем обслуговування: повсякденного, періодичного та епізодичного;

- функціонально-планувальної організації міста – просторова модель пов'язаних між собою територій, призначених для розташування різних видів соціальної, виробничої, комунікаційної діяльності, рекреаційного та ландшафтного комплексу.

Містобудування вивчає взаємозв'язки та взаємне розташування споруд і зон різного функціонального використання в системі міста, і основним інструментом тут є *функціональне зонування*. Для пошуку ефективних містобудівних рішень необхідним є вивчення особливостей функціонування й розвитку містобудівних систем. У процесі містобудівного проєктування визначаються такі території міста на місцевому рівні: сельбищна, виробнича, ландшафтно-рекреаційна. Функціонально-планувальна структура території населеного пункту формується шляхом відповідного розміщення характерних функціональних зон. Містобудівне рішення має ґрунтуватися на аналізі цінностей ділянок міської території.

Одними з головних понять в містобудуванні є «район» та «мікрорайон». Межами мікрорайону є магістральні та житлові вулиці, а територія поділяється на функціональні зони. Площа сучасного мікрорайону та його конфігурація залежить від архітектурно-планувальної структури населеного пункту, чисельності населення,

поверховості житлової забудови. Площа мікрорайону з повним комплексом підприємств і закладів повсякденного обслуговування населення становить 20-50 га і визначається в залежності від містобудівної ситуації та планувальної організації території населеного пункту. Граничні показники доступності об'єктів повсякденного обслуговування мікрорайону для мешканців – 500 м [9]. Граничні показники щільності населення мікрорайону слід приймати 150-450 осіб/га. Показники щільності населення мікрорайону в крупних та найкрупніших містах допускається підвищувати, але не більше ніж на 20% за умови:

- розміщення на території мікрорайону підземних та/або багатоповерхових гаражів з автостоянками та велосипедними стоянками;
- вбудовано-прибудованих до житлових будинків закладів дошкільної освіти, створення озелених відкритих терас у житлових та громадських будинках.

Кількість мікрорайонів, що складають житловий район, залежить від розмірів та природних умов останнього.

Планувальне районування міста – це засіб організації його структури. Район є територією, що містить природні та урбанізовані елементи. Існує функціональна і структурно-планувальна єдність міста-центру і приміської зони. Параметри приміської зони визначають за радіусом транспортної досяжності міста-центру з урахуванням його чисельності населення. Районування є одним з методів планувальної композиції, що відображає функцію та матеріальну структуру містобудівного об'єкта. *Планувальне районування* – це процес виявлення та перспективної організації існуючих функціонально-цілісних територіальних одиниць. Першим кроком у планувальному районуванні є визначення планувальних меж районів; другим – є розробка варіантів раціональної перспективної черговості розвитку планувальних районів. Районе планування оперує найбільшою кількістю населення і найбільшим за величиною навколишнім середовищем, де основними структурними елементами є урбанізоване та природне середовища. Виокремлюють два принципи районування території – згідно з головною ознакою та відповідно до зв'язків.

Пріоритетними напрямками містобудівної науки є відродження національних традицій при плануванні та забудові міст, підвищення їх естетичних й екологічних якостей. В Україні зроблено еколого-

містобудівне районування, розробляються комплексні схеми охорони навколишнього середовища. Екологічні критерії стають одними з головних під час оцінювання всіх видів містобудівної діяльності. Високий рівень урбанізації, територіальна концентрація промислового виробництва в крупних і найкрупніших містах та в районах з видобувною промисловістю, наявність застарілих технологій, багатьох промислових та енергетичних об'єктів є основними причинами екологічних проблем українських міст.

Однією з численних задач містобудівної діяльності є розробка методичних основ планувальної реконструкції історичних міст з метою збереження уразливої архітектурної та містобудівної спадщини. Досвід містобудівної реконструкції свідчить, що історичне міське середовище з його стильовою багаторядністю є більш інформативним та наділеним більшою силою емоційного впливу, ніж нові споруди. Важливим залишається необхідність планувальними засобами забезпечити раціональне використання для будівництва міських земель, вартість яких зростає.

Післявоєнний період ставитиме завдання відбудови наших зруйнованих міст, сіл, населених пунктів, вирішення естетичних питань для підвищення художньої виразності міського середовища, досягнення різноманітності зовнішнього вигляду міст і їх структурних елементів.

**Висновок.** У теорії містобудування визначають дві складові частини – фундаментальну та прикладну. До фундаментальної належать типологічні й методологічні основи, основоположні постулати, принципи, концепції. Прикладна складова частина наближена до практики. Вона включає методичну і нормативно-інформаційну базу планування, проєктування і будівництва.

На кожному рівні проєктування стоїть завдання підвищення ефективності використання містобудівних ресурсів.

Одними з головних понять в містобудуванні є «район» та «мікрорайон».

### Запитання для самоконтролю

1. Якими є фундаментальна та прикладна частини містобудування?

2. Як населення міста поділяється на групи за критерієм зайнятості?
3. Які головні теми важливі для виявлення закономірності освоєння міської території?
4. За якими принципами формується просторово-планувальна структура міста?
5. Що входить у поняття «мікрорайон» та «район міста»?
6. Які пріоритетні напрями містобудівної науки?

### **Лекція 11. Містобудівна документація. Завдання, принципи і методи розроблення. Стадійність**

*Містобудівна документація* - затвержені текстові і графічні матеріали, якими регулюється планування, забудова та інше використання територій. Містобудівна документація є продуктом просторового планування, інструментом державного регулювання планування територій, правовою та інформаційною основою для інвестицій у будівництво, використання територій, реалізації масштабних проєктів. Вимоги містобудівної документації є обов'язковими для виконання всіма суб'єктами містобудування. *Завданням містобудівної документації є:*

- розв'язання питань щодо раціонального використання територій, регулювання розселення;
- підготовка обґрунтованих пропозицій щодо встановлення та зміни меж населених пунктів;
- підготовка вихідних даних для розробки землевпорядної документації;
- розв'язання питань щодо розташування та проєктування нового будівництва, здійснення реконструкції, реставрації, капітального ремонту об'єктів містобудування та упорядкування територій;
- розв'язання питань щодо вилучення (викупу), передачі (надання) земельних ділянок у власність чи користування громадянами та юридичними особами.

Розробка містобудівної документації здійснюється проєктними організаціями та юридичними особами, які мають ліцензії на виконання відповідних робіт, що видаються в порядку, встановленому

законодавством. Документи, які регламентують проєктно-будівельну діяльність поділяють на:

- законодавчі й директивні;
- нормативні й інструктивні;
- методичні рекомендації й пропозиції;
- аналітична об'єктивна інформація.

Види, склад, порядок розробки та затвердження містобудівної документації визначаються законодавством. Містобудівна документація розробляється у формі електронного документа, формат якого визначається Кабінетом Міністрів України, на оновленій картографічній основі в цифровій формі як набори профільних геопросторових даних у державній геодезичній системі координат УСК-2000 і єдиній системі класифікації та кодування об'єктів містобудування для формування баз даних містобудівного кадастру. Графічні матеріали містобудівної документації – це є тематичні набори геопросторових даних щодо об'єктів містобудівної документації, що візуалізовані за допомогою програмно-апаратних засобів Державного земельного кадастру, містобудівного кадастру, інших геоінформаційних систем, а також шляхом їх відтворення на паперових та/або інших твердих (матеріальних) носіях.

Містобудівна документація розробляється на *державному, регіональному та місцевому рівнях*. Планування територій на загальнодержавному рівні полягає в розробленні Генеральної схеми планування території України, схем планування окремих частин території України, які включають території кількох областей, схем міжнародних транспортних коридорів та зон їх впливу, спільних проєктів територіального розвитку транскордонних регіонів, узбережжя Чорного та Азовського морів, гірських територій Карпат, територій, що зазнали радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи, інших територій з підвищеним техногенним навантаженням чи ризиком виникнення надзвичайних ситуацій. Генеральна схема планування території України складається з графічних матеріалів, пояснювальної записки й табличних матеріалів. Містобудівна документація на державному рівні підлягає експертизі та стратегічній екологічній оцінці. Порядок проведення експертизи містобудівної документації визначається Кабінетом Міністрів України.

На *регіональному рівні* розробляються схеми планування територій областей, районів або їх частин. Склад, зміст, порядок розроблення містобудівної документації на регіональному рівні визначаються центральним органом виконавчої влади.

*Планування територій на місцевому рівні* здійснюється шляхом розроблення та затвердження комплексних планів просторового розвитку територій територіальних громад, генеральних планів населених пунктів, детальних планів території, їх оновлення та внесення змін до них, містобудівної документації об'єднаних територіальних громад. Рішення про розроблення містобудівної документації на місцевому рівні щодо території територіальної громади, а також оновлення і внесення змін до неї приймає відповідна сільська, селищна, міська рада. Проект містобудівної документації на місцевому рівні – це набір тематичних геопросторових даних та відповідні текстові і графічні матеріали, підписані шляхом накладення електронного підпису.

*Генеральний план населеного пункту* є одночасно видом містобудівної документації на місцевому рівні та документацією із землеустрою і призначений для обґрунтування довгострокової стратегії планування та забудови території населеного пункту. В процесі розробки генпланів міст визначається принцип побудови ієрархічної структури районів: планувальний район (зона) – міський район – мікрорайон. Задача генпланів полягає у визначенні стратегії, яку повинні проводити муніципалітети в процесі управління міським розвитком. Генеральний план населеного пункту розробляється та затверджується в інтересах відповідної територіальної громади з урахуванням державних, громадських та приватних інтересів. Строк дії генерального плану населеного пункту не обмежується. Генеральні плани населених пунктів підлягають стратегічній екологічній оцінці. Обов'язковою складовою генерального плану населеного пункту є план зонування території цього населеного пункту.

*План зонування території* розробляється у складі комплексного плану, генерального плану населеного пункту з метою визначення умов та обмежень використання території в межах певних функціональних зон. План зонування території встановлює функціональне призначення, вимоги до забудови окремих територій (функціональних зон) населеного пункту, їх ландшафтної організації і розробляється з метою створення сприятливих умов для життєдіяльності людини, забезпечення захисту

територій від надзвичайних ситуацій, запобігання надмірній концентрації населення і об'єктів виробництва, зниження рівня забруднення навколишнього природного середовища, охорони та використання територій з особливим статусом, у тому числі ландшафтів, об'єктів історико-культурної спадщини, а також земель сільськогосподарського призначення і лісів та підлягає стратегічній екологічній оцінці. Внесення змін до плану зонування території допускається за умови їх відповідності іншим положенням генерального плану населеного пункту, комплексного плану. Зміни до комплексного плану та генерального плану населеного пункту можуть вноситися не частіше 1 разу на рік за результатами містобудівного моніторингу у разі виникнення державної необхідності. План зонування території розробляється з метою створення сприятливих умов для життєдіяльності людини, забезпечення захисту територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, запобігання надмірній концентрації населення і об'єктів виробництва, зниження рівня забруднення навколишнього природного середовища, охорони та використання територій з особливим статусом, у тому числі ландшафтів, об'єктів історико-культурної спадщини, а також земель сільськогосподарського призначення і лісів, та підлягає стратегічній екологічній оцінці. Визначення функціональних зон за допомогою зонінгу дає змогу детального планування та координування соціально-економічного розвитку кожної зони, щоб разом утворилося збалансоване місто, чітко функціонуюче та єдине. Зонінг дає змогу визначити:

- 1) основну мету використання території;
- 2) перелік функцій, які можуть бути реалізовані в межах зони;
- 3) вимоги до розмірів окремої ділянки та споруд, які можуть бути розміщені на ділянці, й низку інших вимог. На схемі зонування відображаються: межі й кодові позначення встановлених зонінгом територіальних зон, межі затверджених в установленому порядку територій об'єктів культурної спадщини.

План зонування території затверджується на пленарних засіданнях сільської, селищної, міської ради. Для розроблення плану зонування крім коштів державного та місцевих бюджетів можуть залучатися кошти з інших джерел, не заборонених законом, за умови виконання функцій замовника відповідним органом місцевого самоврядування за рішенням органу виконавчої влади або органу місцевого самоврядування.

*Детальні плани територій є невід’ємними складовими генерального плану населеного пункту, які деталізують положення генерального плану населеного пункту, визначають планувальну організацію і розвиток частини території населеного пункту або території за його межами без зміни функціонального призначення цієї території. Детальний план території розробляється з урахуванням обмежень у використанні земель за рішенням відповідної сільської, селищної, міської ради з метою визначення планувальної організації, просторової композиції і параметрів забудови та ландшафтної організації кварталу, мікрорайону, іншої частини території, призначених для комплексної забудови чи реконструкції; він не підлягає експертизі, але підлягає стратегічній екологічній оцінці.*

*Проектна документація - це сукупність відповідних матеріалів для будівництва, що складається з креслення, розрахунків, макетів, схем, текстового обґрунтування прийнятих рішень про визначення містобудівних, архітектурних, функціонально-технологічних, конструктивних і інженерно-технічних рішень, які забезпечують можливість будівництва, реконструкції, проведення капітального ремонту. Розроблення проектної документації здійснюють підприємства, установи, організації не залежно від форми власності та фізичні особи, які мають ліцензію на виконання проектних робіт. Проектна документація на будівництво об’єктів розробляється на підставі договорів, укладених між замовниками та проєктувальниками. Проектна документація для будівництва затверджується в установленому порядку. У деяких випадках випадках замовник (забудовник) до затвердження проектної документації надсилає її для проведення державної експертизи; затвердженою може бути тільки та проєктна документація, для якої видано позитивний висновок державної експертизи. Склад, порядок розроблення, погодження та затвердження проектної документації для будівництва встановлюється центральним органом виконавчої влади з питань будівництва, містобудування і архітектури.*

Реаліями сьогодення є ігнорування законів і нормативів; будівельні норми є застарілими, існують суперечності між містобудівною документацією різних рівнів.

**Висновок.** Містобудівна документація є продуктом просторового планування, інструментом державного регулювання планування

територій, правовою та інформаційною основою для інвестицій у будівництво, використання територій, реалізації масштабних проєктів.

Містобудівна документація розробляється на *державному, регіональному та місцевому рівнях*.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Що таке містобудівна документація?
2. Які завдання містобудівної документації?
3. Які визначені рівні розроблення містобудівної документації?
4. Що регламентують генеральний план та зонінг території?
5. Які завдання детального плану території?
6. З чого складається проєктна документація?

### **Лекція 12. Транспорт. Вулично-дорожна мережа міста**

Багато міст історично виникали на перетині транспортних шляхів. Однак, розвиток самих міст був загальмований можливостями саме транспортної системи. Розвиток громадського транспорту зумовив стрімке зростання міст, які вийшли за старі межі, отримали змогу розвивати промисловість і збільшувати чисельність населення. У 1910-х р. вперше спробували виділити пішохідні переходи, однак вони не стали успішними. Активнішими ці спроби ставали за зростання кількості авто у 1920-х р., коли потреба врегулювання руху міськими вулицями загострилася. Автомобілі сприймалися як елемент розкоші, вони дорого коштували і були на кшталт яхт сьогодні — їх не могла собі дозволити пересічна людина, відповідно, конфлікт пішоходів з автомобілістами мав і класовий характер. Основним конкурентом приватного автомобіля був трамвай - у 1921 р. 90% усіх поїздок у США відбувалося на рейковому транспорті і лише 10% - на автомобілях. Такий розвинений громадський транспорт обмежував поширення приватних автомобілів.

Після Другої світової війни була прийнята програма дорожнього будівництва, відповідно до якої всі великі американські міста були поєднані системою швидкісних «хайвеїв», які збільшили привабливість приватного автомобіля у порівнянні з громадським транспортом для

міжміських поїздок. Американці вважають, що магістралі Ейзенхауера зробили значний внесок у формування країни як економічної супердержави та високоіндустріальної нації. В результаті цих змін з 1945 по 1954 рр. 9 мільйонів містян переїхали жити до передмістя. З 1950 по 1976 рр. кількість американців, які жили у великих містах, виросла на 10 мільйонів, а кількість американців, які жили в передмістях - на 85 мільйонів. У 1976 р. в передмістях жило більше людей, ніж у містах і сільській місцевості. Історичні центри міст спустошувалися, там залишалися лише незаможні версти населення, які не могли собі дозволити купити будинок у передмісті. Міста розповзалися, історичні центри перетворювалися на гетто. Негативними наслідками субурбанізації було зменшення площі сільськогосподарських земель, збільшення загазованості повітря та екологічна деградація; відсутність міського публічного простору; автомобільна залежність і, як наслідок, відсутність/нерозвиненість громадського транспорту, пішохідної і велосипедної інфраструктури; сегрегація за ознакою раси та економічного достатку; переважання однотипних будинків передмість. Таким чином, у США приватний автомобіль став найпопулярнішим видом транспорту.

Європейські міста мали іншу структуру, ніж американські: вони були більш історичними й здійснити такі перетворення було важко. Процес зменшення ролі громадського транспорту відбувався значно повільніше. Після Другої світової війни в багатьох європейських країнах, на відміну від Америки, проводилася політика розвитку громадського транспорту. Так, у Данії з 1960-х рр. почалася програма створення пішохідних зон і будівництва велосипедної інфраструктури. У Німеччині в 1967 р. був прийнятий закон про фінансування міського громадського транспорту. Одним з прикладів реалізації цієї політики є місто Мюнхен, де у 50-60-ті р. була здійснена кардинальна реформа міського транспорту - збудована система метро і створена міська електричка; відбулася кардинальна реконструкція центру міста, під час якої частина перевантажених вулиць стала пішохідними, на частині вулиць було змінено вуличний дизайн - кількість і швидкість руху автомобілів зменшилася, а старий традиційний громадський транспорт (автобуси і трамваї) отримали виділені смуги. У 1973 р. во Франції був прийнятий закон, відповідно до якого всі компанії, у яких працює більше 10 працівників, повинні платити податок на розвиток громадського транспорту. У 1970-х р. на відомих паризьких

бульварах були створені виділені смуги руху для автобусів. У багатьох містах став відроджуватися рух трамваїв. У другій половині ХХ ст. були збудовані метрополітени у французьких містах Ліоні, Марселі, Ліллі, Тулузі. Протидією субурбанізації стала концепція «компактного міста» в Нідерландах - здійснювалося регулювання забудови для збереження її щільності і зв'язності: райони щільного проживання мали забезпечувати достатню кількість пасажирів громадського транспорту для того, щоби він був більш прибутковим.

Тобто, у Сполучених Штатах протягом ХХ ст. проводилася політика, спрямована на ліквідацію громадського транспорту й перехід до приватних автомобілів; натомість у Європі розвивався громадський транспорт, велосипедний рух, пішохідна інфраструктура, що сприяло збереженню щільності історичної міської забудови. Європейські міста сьогодні є привабливими для прогулянок - нам подобаються історичні європейські вулиці з гарно облаштованим міським простором. На противагу їм, американські міста є розтягнутими, їхні центри перетворюються на гетто, багатші люди живуть в передмістях, де немає міського публічного простору, в якому можна було б приємно проводити час, кожна сім'я живе у своєму приватному котеджі і весь час проводить в приватних просторах, а не на міських вулицях, які, власне, є ключовою характеристикою міського способу життя, заради якого люди й переїжджають сюди жити.

Каркасом міста виступає вулично-дорожна мережа. Спочатку прокладають дороги, споруджують інфраструктуру, потім влаштовують житлову забудову.

*Автомобільною дорогою* є лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного безпечного та зручного руху транспортних засобів, тоді як *вулицею* можна вважати автомобільну дорогу, призначену для руху транспорту, пішоходів та громадського транспорту, прокладання наземних і підземних інженерних мереж у межах населених пунктів. Дорога і вулиця є різними поняттями – вулиця з тротуарами та інженерними мережами розташована в межах населеного пункту, дороги прокладаються поза межами міста. Дамо виначення поняттям «вулиця» та «дорога» [10]:

*«Дороги населених пунктів* – ділянки вуличної мережі з рухом переважно транзитного або вантажного автомобільного транспорту,

геодезично зафіксовані червоними лініями та переважно є виходами на автомобільні дороги загального користування».

*«Вулиця населених пунктів – це смуга міської або сільської території, обмежена геодезично фіксованими червоними лініями, яка призначена для руху транспортних засобів та/або пішоходів, з усіма розташованими в її межах спорудами та інженерними мережами-складовими елементами вулиці».* В межах вулиць, окрім проїзної частини і тротуарів, прокладаються рейкові колії, шумозахисні споруди, зелені насадження та інші елементи благоустрою. Вздовж «червоних ліній» зводяться житлові, адміністративні, торгові, культурно-побутові заклади; розташовуються стадіони, парки, сквери й території різного призначення. Під поверхнею вулиць, в межах червоних ліній, розміщують інженерні мережі, колектори і тунелі, а над поверхнею – надземні інженерно-технічні споруди. Від інших територій проїзна частина вулиці відокремлюється бортовим каменем, який надає можливості організувати лоток для збору та відведення поверхневих вод у водойми. Міські вулиці і дороги повинні забезпечити:

- найкоротші шляхи руху міського транспорту і пішоходів;
- організацію стоку і видалення поверхневих вод;
- розміщення інженерних мереж і комунікацій;
- провітрювання територій та захист від вітру;
- архітектурно-просторове сприйняття й основні композиційні вісі міста.

Планувальні елементи вулиць впливають на безпеку руху транспорту й пішоходів. Загальна ширина вулиці визначається відстанню між червоними лініями – межами території вулиці, які збігаються із зовнішнім (відносно осі) краєм тротуару і, в окремих випадках, можуть збігатися з лінією забудови.

*Вулиці і дороги міст та інших населених пунктів поділяються на магістральні дороги, магістральні вулиці загальноміського значення, магістральні вулиці районного значення, вулиці і дороги місцевого значення. Призначення вулиць і доріг установлюють, враховуючи величину і планувальну структуру міста, його зв'язок із приміською зоною, основні види транспорту, інтенсивності й швидкості руху транспортних засобів, пішохідного руху, характер вуличної забудови, вимоги охорони навколишнього середовища. Магістральні вулиці, якими йде основний потік руху масового міського транспорту, поділяють на*

магістралі загальноміського й районного значення. В свою чергу, *магістралі загальноміського значення* поділяються на:

а) безперервного руху, які забезпечують транспортний зв'язок між житловими і промисловими районами, з обов'язковим улаштуванням перехрещень із іншими вулицями на різних рівнях;

б) регульованого руху, які забезпечують транспортні сполучення поміж житловими районами і громадським центром міста, з улаштуванням перехрещень в одному рівні.

Розрахункова швидкість руху на міських магістралях знаходиться в межах 60–100 км/год, що залежить від величини міста і конкретної містобудівної ситуації. За розрахунковою швидкістю визначаються геометричні параметри плану та поздовжнього профілю, а за розрахунковою інтенсивністю транспортних потоків – кількість смуг руху.

*Магістралі районного значення* забезпечують транспортний зв'язок у межах району та з магістралями загальноміського значення. Перехрещення з іншими вулицями здійснюються на одному рівні.

Міські вулиці та дороги утворюють мережу, яка забезпечує зв'язок між усіма частинами міста.

*Вулиці і дороги місцевого значення* поділяють на:

– житлові вулиці, що забезпечують транспортний і пішохідний зв'язок житлових районів і мікрорайонів із магістральними вулицями;

– дороги промислових і комунально-складських районів, призначені для перевезення матеріалів і вантажів, які забезпечують зв'язок із дорогами вантажного руху.;

– пішохідні вулиці й дороги, призначені для пішохідних сполучень із місцями праці, установами, підприємствами обслуговування, місцями відпочинку, зупинками громадського транспорту;

– селищні вулиці, що використовуються для транспортного зв'язку в середині сельбищної зони з громадським центром, установами і підприємствами обслуговування селищ;

– проїзди, призначені для транспортного зв'язку в межах мікрорайонів.

*Вулично-дорожна мережа* є сукупністю міських вулиць і доріг із перехрестями, площами й майданами, де основою планувальної структури міста є головні магістралі, що з'єднують його центр із

заміськими дорогами. Містобудівельна оцінка вулично-дорожньої мережі здійснюється за такими факторами:

- *середньозваженим коефіцієнтом непрямої лінійності*, який відображує загальне відношення фактичної відстані поміж кінцевими пунктами мережі до найкоротшої відстані поміж ними;

- *щільністю* - сумарною довжиною вулиць і доріг певної категорії, що припадає на 1 км<sup>2</sup> території. Щільність мережі визначають за відношенням площі території міста, що обслуговується вулично-дорожньою мережею до її сумарної довжини. Щільність мережі залежить від багатьох факторів, в першу чергу, від зони міста; її оптимальні значення знаходяться в діапазоні 2–3,5 км/км<sup>2</sup>. Висока щільність мережі забезпечує зменшення відстані пішохідних підходів до магістральних вулиць і зупинок громадського транспорту, але й потребує значних капітальних вкладень у розбудову мережі та її утримання. Щільна мережа надає можливості альтернативних маршрутів, що підвищує надійність сполучень і водночас знижує середню швидкість руху транспорту через додаткові затримки на перехрестях. Недостатня щільність вулично-дорожньої мережі призводить до збільшення витрат часу на пішохідні пересування;

- *пропускною здатністю* - максимальною кількістю автомобілів, які можуть проїхати вулицею в одиницю часу, що характеризує транспортно-експлуатаційні якості міських вулиць.

Існує 8 принципів схем, які охоплюють все різноманіття міських планувальних структур: радіальна, радіально-кільцева, прямокутна, прямокутно-діагональна, трикутна, гексагональна, комбінована або змішана, вільна планувальна схема. В чистому вигляді певні схеми вулично-дорожньої мережі в сучасних великих містах практично не зустрічаються.

Світовий досвід свідчить про те, що проблеми транспортних пересувань у містах неможливо вирішити лише завдяки розвитку тільки вулично-дорожньої мережі. Найкращі в цьому відношенні міста вже давно застосовують *піраміду пріоритетності*, згідно з якою місто не може бути зручним і привабливим, якщо воно не є зручним для руху пішоходів, найвразливішими з яких є інваліди. Другу сходинку піраміди посідає велосипедний транспорт, який за перевагами й проблемами близький до пішоходів. Проте він займає окреме місце в піраміді тому, що потребує місць для паркування і відокремленої інфраструктури. Третю сходинку посідає громадський транспорт, який перевозить

набагато більше людей, ніж індивідуальні автомобілі, але спричиняє значно менше шкоди і не потребує паркування. Комерційному транспорту надається пріоритет, оскільки він стимулює розвиток бізнесу і дозволяє зберігати кошти громади. Останню сходинку у піраміді пріоритетів посідає приватний автомобіль, який, не зважаючи на кращу мобільність і комфорт, має низьку ефективність, спричиняє забруднення довкілля, потребує значних територій для зберігання й обслуговування.

Серед усіх транспортних проблем виділяють 4 основні групи, що пов'язані з функціонуванням транспортної системи міста. До проблем, що стосуються перевезень, можна зарахувати усі питання організації дорожнього руху і транспортного обслуговування міста. Безпеку руху в місті забезпечують різні містобудівні й технічні заходи разом із засобами безпеки рухомого складу, що використовується у перевезеннях. Для підвищення безпеки руху необхідно:

- збільшити пропускну здатність вулично-дорожньої мережі міста;
- покращити стан дорожнього покриття;
- забезпечити розподіл (у часі й просторі) пішохідних і транспортних потоків;
- впровадити гнучку систему регулювання дорожнім рухом;
- застосовувати більш досконалу й надійну техніку.

Зменшення шкідливого впливу на навколишнє середовище – це самостійне коло питань, як технічного характеру (кількість викидів, рівень шуму, вібрація), так і містобудівного рівня (зменшення та перерозподіл транспортних потоків).

Метою транспортної політики міст має бути зменшення використання приватних автомобілів за рахунок розвитку громадського транспорту й інших альтернатив – велосипедного та пішохідного руху. Щоб цього досягнути, потрібно керувати попитом на користування автомобілями та на поїздки загалом для того, щоби підтримувати баланс розвитку вулично-дорожньої мережі і сумарного пробігу автомобілів нижче тої критичної відмітки, за якою автомобільні поїздки стають неефективними через хронічні затори. Для цього треба скорочувати кількість поїздок на автомобілях і завантаженість ними вулиць. Перш за все, це можна робити за допомогою ринкових механізмів через встановлення плати або обмеження на в'їзд в певні зони, наприклад, історичні центри міст, або ж плати за проїзд окремими елементами міської інфраструктури, наприклад, перевантаженими мостами. Плата

може змінюватися в залежності від часу доби, дня тижня чи сезонного збільшення кількості поїздок автомобілями. Може бути також регулювання плати за паркування і кількості паркувальних місць для обмеження чисельності автомобілів через нестачу доступних місць для стоянки. Не знайшовши кілька разів вільне паркувальне місце, наступного разу людина радше обере громадський транспорт. При цьому особливий підхід має застосовуватися до мешканців прилеглих будинків чи маломобільних людей. Таким чином, підвищуючи плату за паркування та за користування дорожньою інфраструктурою, можна реструктурувати сумарні витрати автомобілістів.

Громадський транспорт, використовуючи ту саму площу вулично-дорожньої мережі, може перевезти значно більшу кількість людей. В середньому, один автомобіль перевозить півтори людини, автобус чи трамвай – десятки і сотні. Натомість люди в машинах отримують більший комфорт, який забезпечується коштом менш ефективного витрачання міської землі, тож за це потрібно більше платити. Важливо також, щоб саме автомобілісти, а не суспільство платили за негативний вплив використання машин на довкілля, на якість та зв'язність міського середовища і привабливість міст. Існують й інші обмеження у використанні автомобілів, передовсім типу штучних нерівностей, припіднятих пішохідних переходів, звуження смуг руху тощо. На вузьких смугах автомобілісти почуваються менш вільно, тому зменшують швидкість, що значно підвищує безпеку. Можуть використовуватися й такі обмеження як введення дозволу для автомобілів з парними номерами, їздити лише у парні дні тижня, для автомобілів з непарними - у непарні. Такий спосіб зменшення трафіку часто використовується під час значних подій на кшталт Олімпійських ігор. Можуть створюватися зони, куди обмежено або заборонено в'їзд автомобілів, де обмежена швидкість руху автомобілів. Інколи в історичних центрах європейських міст створюються зони з одностороннім рухом, де кількість в'їздів є меншою за кількість виїздів, що сприяє зменшенню інтенсивності руху в середині таких зон. Здійснюючи всі ці заходи, варто створювати якісну альтернативу - зручний громадський транспорт – щоби автовласник міг легко пересісти на нього, не відчуваючи великих незручностей і отримуючи співмірну якість перевезень.

Щоб зробити громадський транспорт зручнішим, потрібно забезпечити пріоритетність громадського транспорту порівняно з

приватним. Перш за все, це виділення окремих смуг руху, щоби засоби громадського транспорту, які перевозять сотні пасажирів, не стояли в заторах, створених автомобілями з одним-двома людьми у салоні. Можуть застосовуватися системи управління трафіком, які створюють «зелену хвилю», підлаштовуючи світлофори таким чином, щоб громадському транспорту не доводилося зупинятися на червоний сигнал. Варто прагнути до створення інтегрованої системи громадського транспорту на різних рівнях, де кожен вид транспорту має використовуватися там, де він є найбільш ефективним, з пріоритетом громадського транспорту. Має бути тарифна інтеграція, щоб пасажир міг заплатити один раз за проїзд і потім безкоштовно пересідати на інші види громадського транспорту, що також дозволяє уникнути конкуренції і неефективних дублювань маршрутів. Має бути фізична інтеграція, щоб можна було зручно здійснювати пересадки між різними видами громадського транспорту без довгих незручних переходів під палючим сонцем, шквальним вітром чи опадами. Важливою є інтеграція графіків руху і наявність інформації про розклад руху на зупинках, щоб під час пересадок пасажири могли наперед розраховувати свій маршрут. Важливим психологічним аспектом є дотримання громадським транспортом розкладів руху, які мають бути розміщені на зупинках. У деяких містах (наприклад, Таллінн) проїзд у громадському транспорті є безкоштовним для всіх мешканців міста. Це принесе додаткові прибутки до міського бюджету, адже безкоштовним проїздом можуть користуватися лише резиденти Таллінна. Через це багато людей, які жили, навчалися чи працювали у місті, але були офіційно зареєстровані у передмістях чи інших населених пунктах, змінили місце реєстрації на Таллінн і почали платити податки саме там. Зростання доходів міського бюджету через збільшення кількості платників податків виявилось більшим за збитки, завдані скасуванням плати за проїзд у громадському транспорті. Важливо, щоб громадський транспорт мав достатнє фінансування на будівництво і ремонт інфраструктури - ліній, зупинок, депо - а також рухомого складу - трамваїв, тролейбусів, автобусів чи вагонів метро.

Розвиток велосипедного руху є важливою альтернативою автомобільному транспорту. Велосипеди займають значно менше місця, ніж авто, є вигіднішими в економічному плані, не потребуючи дорогого палива та експлуатації; вони позитивно впливають на стан здоров'я та

довкілля; ровери не потребують великих площ для стоянок і смуг руху і можуть використовуватися і взимку.

Всі мешканці міст є пішоходами, навіть автомобілісти, велосипедисти і користувачі громадського транспорту, тому розвиток пішохідної інфраструктури є в інтересах усіх мешканців міст. За допомогою зручної пішохідної інфраструктури можна зменшити використання і громадського, і приватного транспорту: якщо містом буде приємно, безпечно і зручно ходити, автомобілісти і пасажери більш імовірно обиратимуть саме цей спосіб переміщення містом, особливо на невеликих дистанціях, чого не відбувається за відсутності розвиненої пішохідної інфраструктури. Вулична мережа – один із найстабільніших елементів міста, вона має бути розрахована на значний період використання і не потребувати суттєвих перебудов.

*Залізничний транспорт* є одним із основних видів транспорту, яким здійснюється перевезення вантажів і пасажирів, особливо в приміському сполученні й на середні відстані (до 200 км). Частка залізничного транспорту становить 64,5% всього пасажирообороту транспорту загального користування. Як міський, залізничний транспорт використовується переважно у великих та значних містах, що мають електрифіковану залізницю, невеликі інтервали руху поїздів і достатню щільність зупиночних пунктів. Провізна здатність залізничного транспорту майже не відрізняється від метрополітену і може становити 45–60 тис. пасажирів за годину. Використання залізниць в якості міського пасажирського транспорту найбільш доцільне у містах з видовженою планувальною структурою.

Залізничні лінії поділяються на три категорії за вантажонапруженістю, швидкістю і пасажироперевезенням: I, II – це магістральні залізничні лінії, а лінія III категорії – місцевого значення. Території, що зайняті будівлями та спорудами залізничного транспорту, називаються залізничною смугою відведення. Відстань від осі крайньої колії до лінії забудови приймають не менше 100 м; у стислих умовах, за наявності нежитлових будинків між лінією житлової забудови і залізницею, ця відстань може зменшуватись до 50 м. Поміж лінією залізниці та житловою забудовою бажано передбачати підвищену щільність зелених насаджень, а самі залізничні колії краще розташовувати у виїмці - це захищає міські території від шуму.

У містах території залізничного транспорту формують залізничні вузли із сукупності станцій і залізничних колій, у яких поєднується не менше трьох залізничних напрямків магістрального значення, і це:

- пасажирські станції, призначені для прийому і відправлення пасажирських потягів, посадки, висадки й обслуговування пасажирів. За плануванням колій пасажирські станції поділяються на прохідні й тупикові;

- технічні станції – для відстою, прибирання, екіпірування і формування пасажирських поїздів;

- товарні чи вантажні станції – для навантаження і розвантаження товарів;

- сортувальні – для формування потягів, розбивки їх на частини і відокремлення певних вагонів із метою подальшої передачі отримувачу. Споруди для технічного обслуговування залізничного транспорту розміщують за межами міської території. Залізничні підходи до цих споруд трасують в обхід міста, організовуючи транзитний рух поза межами міста.

В сучасній міській залізниці виділяють дві групи споруд, принципово відмінних у містобудівному відношенні: до I групи належать споруди, які обслуговують населення міста - пасажирські, товарні, дільничні та малі станції. Для зручності населення їх доцільно розміщувати на горизонтальних і прямих ділянках в межах міста. II група – це вокзальний комплекс, який включає пасажирську станцію з її перонами, поштовими й багажними спорудами, будинок вокзалу і привокзальну площу. Такі комплекси доцільно розташовувати ближче до основної сельбищної території, водночас забезпечуючи зручні транспортні зв'язки з іншими сельбищними територіями, центром і виробничими зонами міста.

Будівлі вокзалів на прохідних пасажирських станціях можуть мати поздовжнє або острівне розташування. Найрозповсюдженішим є поздовжнє (бокове) розташування вокзалів. Вокзали з острівним розташуванням існують, наприклад, в Жмеринці й Шепетівці. Зустрічається розташування вокзалу над коліями, зокрема, таким є вокзал Варшави Центральної. Залізничні вокзали в найзначніших містах Європи – це складні багатофункціональні комплекси, де поряд із забезпеченням умов залізничного руху пасажирам надається широкий спектр

торговельних і культурних послуг. Прикладами можуть бути вокзали «Ватерлоо» і «Вікторія» у Лондоні, вокзали у Варшаві, Празі, Лейпцигу, Дрездені тощо. Перехрещення залізничних колій з міськими магістралями бажано здійснювати в різних рівнях: у відкритих глибоких виїмках, в тунелях або на естакадах.

В деяких країнах (Німеччині та Японії) залізниці використовуються як швидкісний міський пасажирський транспорт. Для залізничного транспорту особливе значення має спорудження зручних пунктів пересадки на інші види наземного та підземного пасажирського транспорту. В Японії залізничний транспорт є дуже розвиненим: пересадочні підземні пункти мають зручну інфраструктуру з магазинами, кав'ярнями, бездоганними безкоштовними туалетами; за порядком спостерігає поліцейський регулювальник. Проїзд є дорогим – одна поїздка з Осаки до Токіо (близько 300 км) коштує майже 2000 грн.

*Трубопровідний транспорт* є прогресивним, економічно вигідним видом транспорту, що здійснює транспортування газу (газопровід), нафти (нафтопровід), твердих матеріалів (гідравлічний транспорт, пневматичний транспорт) тощо. Перевагами є його універсальність, економічність, повна механізація та автоматизація трудомістких навантажувально-розвантажувальних робіт, що суттєво знижує собівартість транспортування. Сучасні технічні розробки у напрямку розвитку нових систем пасажирського транспорту дають значні сподівання на його швидке застосування у містах.

*Водний транспорт* є найдавнішим видом транспорту, перевагами якого є можливість перевозити великі габаритні вантажі (будівельні матеріали, вугілля, руду), не потребує високої швидкості, є найдешевшим після трубопровідного. На сьогодні водний транспорт охоплює понад 60% всього світового вантажообігу. Річки, озера, водосховища, канали, внутрішні морські води й територіальне море є внутрішніми водними шляхами загального користування. Невід'ємною частиною внутрішніх судноплавних шляхів є порти - ділянки берега із прилеглою акваторією (водним районом), де розміщені споруди й пристрої для навантаження-вивантаження суден та їхнього обслуговування. Порти обладнуються спеціальними гідротехнічними спорудами: причалами, пірсами, молами, хвилеломами тощо.

*Повітряний транспорт* – це наймолодший, найбільш швидкісний, найдорожчий вид транспорту. Поряд із перевезеннями вантажів, пошти й

пасажирів, він здійснює санітарні перевезення, аерофотозйомки, хімічну обробку посівів, боротьбу з лісовими пожежами. Для повітряних перевезень України характерна сезонна нерівномірність - їхній обсяг зростає з квітня й до серпня включно. Середня відстань авіаперевезень перевищує 1 тис. км. Із 1992 р. Україна входить до Міжнародної організації цивільної авіації.

Переваги повітряного транспорту:

- висока швидкість доставки пасажирів і вантажів;
- маневреність і оперативність, зокрема під час організації нових маршрутів;
- можливість швидкої ротації рухомого складу з одного маршруту на інший;
- велика відстань польоту;
- економія часу доставки;
- великі провізні можливості (обмежені лише потужністю аеродрому);
- відносно невеликі капітальні вкладення.

Недоліками повітряного транспорту є:

- висока собівартість перевезень (тому він практично не є вантажним);
- залежність від погодно-кліматичних умов;
- великий рівень шуму;
- великі розміри земельних ділянок.

*Аеропорт* – комплекс споруд, призначений для прийому, відправлення повітряних суден та обслуговування повітряних перевезень, що включає аеродром, аеровокзал та інші наземні споруди та необхідне обладнання. Аеродром містить у собі летовище (злітно-посадкові смуги), руліжні доріжки, перон (можливо декілька), місця стоянки й заправки, складу і комплекс управління повітряним рухом.

**Висновок.** У сучасному місті інтенсивність господарських зв'язків і потреба в транспортних пересуваннях населення надзвичайно великі; їх реалізація можлива тільки за умови комплексного, взаємопов'язаного розвитку різних видів транспорту й транспортних комунікацій. Це ставить перед архітекторами, проєктувальниками, працівниками транспортної галузі завдання, від вирішення яких залежать не тільки характеристики роботи міського транспорту, але й розвиток самого міста. Головними проблемами сучасних міст є залежність населення від

індивідуального автомобіля, перевантаженість міст (особливо центрів) автомобільним транспортом, негативний вплив на навколишнє середовище. Для комфортного пересування містом необхідно мати ефективну транспортну систему, застосовувати комплексний підхід і створювати інтегровану транспортну систему. За достатнього фінансування та професійної організації громадський транспорт є зручною й комфортною альтернативою приватним автомобілям.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Які особливості політики розвитку транспорту в Європі та Америці?
2. Чим відрізняються поняття «вулиця» та «дорога»?
3. За якими факторами здійснюється містобудівна оцінка вулично-дорожньої мережі?
4. Що входить у піраміду пріоритетності транспортних пересувань?
5. Яка мета транспортної політики міст?
6. Якими є основні види транспорту та транспортні проблеми міст?

### ***Лекція 13. Містобудівні інструменти створення міського середовища. Мікрорайон. Планувальна структура міста***

Розташування населеного пункту визначається на основі комплексного оцінювання природних умов. Головними чинниками природного середовища, що впливають на містобудівні рішення, є:

- клімат;
- геоморфологічні умови;
- гідрологічні та гідрогеологічні;
- інженерно-геологічні умови;
- зелені насадження.

Клімат міста визначається за кліматичним районом, кліматичною зоною або за кліматотипологічною характеристикою міста. На мікроклімат міста впливають й антропогенні фактори: технологічні процеси індустрії й енергетики, робота міського транспорту, промислова, житлова і культурно-побутова забудова різної поверховості, інженерні

споруди різного призначення, вулиці, площі, спортивні й ігрові площадки зі штучними покриттями.

Оскільки місто прогрівається сильніше, ніж навколишня місцевість, між ними виникають температурні контрасти, що спричиняють місцеві вітри. Напрямок вітру в місті визначається напрямком вулиць, і якщо потік повітря зустрічає перешкоду, то вітер слабшає, змінюється його напрямок і зростає поривчастість. У разі збігу напрямку вулиці з вітром і в місцях звуження вулиць, а також на підвітряному боці площ швидкість вітру може збільшуватися. Вплив міста на вітер залежить від масштабу і поверховості забудови. Нагріте містом повітря піднімається вгору, на його місце потрапляють повітряні маси з околиць. У місті може виникати місцева циркуляція повітря поблизу парків, водойм, між вулицями і скверами, між тіньовим і сонячним боками вулиці. Вологість повітря в місті знижена порівняно з вологістю в сільській місцевості в середньому на 5–10%. Міські тумани виникають у періоди найбільшого забруднення атмосфери взимку. Причиною утворення міських туманів здебільшого є наявність великої кількості зважених у повітрі часток пилу й інших домішок, що діють як ядра конденсації. Утворення смогу спричиняється таким атмосферним явищем, як температурна інверсія. Над містами частіше виникають хмари, ніж над сільською місцевістю; повторюваність туманів у промисловому місті в 1,5–2 рази більше, ніж на його околицях. Влітку розвитку хмарності над містом сприяє вертикальне переміщення повітря, що виникає внаслідок нагрівання будинків і заощених покриттів.

Рельєф території значною мірою визначає вигляд міста і його планувальну структуру. Недостатнє врахування особливостей рельєфу спричиняє збільшення вартості будівництва, складності з розміщенням основних елементів міста, прокладання доріг, інженерних комунікацій. За своїм морфологічним характером рельєф поділяється на простий, середній та складний. Рельєф місцевості має бути сприятливим для відведення поверхневих вод, прокладання самопливних інженерних мереж та має задовольняти вимоги забудови, організації руху транспорту та пішоходів. Аналіз і оцінку рельєфу проводять за трьома параметрами:

- формою рельєфу;
- величиною ухилів місцевості;
- орієнтацією схилів.

Оцінку рельєфу починають з визначення його характерних форм: терас із схилами, що їх розділяють; понижень у вигляді улоговин, балок та ярів; підвищення у формі пагорбів та мисоподібних виступів; тальвегів та вододілів, що оконтурюють ділянки з однобічними ухилами. Планувальні прийоми забудови і типи будинків, які обирають, залежать від ступеня складності рельєфу.

Згідно з нормативними документами [9] за умовами рельєфу території для забудови поділяють на три групи:

- сприятливі;
- малосприятливі;
- несприятливі.

Результатом аналізу та оцінки місцевості за ухилами має бути визначення на топографічній основі ділянок території зі сприятливими та несприятливими ухилами. Особлива увага приділяється орієнтації схилів відповідно сторін світу.

Гідрогеологічні умови – це наявність водоймищ (морів, річок, озер, ставків) та їхні особливості (густина річкової мережі, ухили русел, їхня довжина, ступінь хвилястості, ширина русел, швидкість течії та глибина річок, площа дзеркала ставків, озер). Наявність великої річки або моря визначає планувальну структуру міста і його специфіку – курорт із певним режимом або портове місто. У такому місті розміщують відповідні промислові підприємства (суднобудування, рибний промисел, харчова промисловість тощо), які і стають основним містоутворюючим фактором. Водоймища є джерелом водопостачання міста, організації водного транспорту. Наявність великих річок або морів значно впливає на мікроклімат. У таких умовах створюється зазвичай особливий вітровий режим, викликаний різницею нагріву моря і суші, що значно пом'якшує мікроклімат.

Дослідження гідрологічних та гідрогеологічних умов і ресурсів включає визначення басейнів існуючих водотоків, аналіз і оцінку поверхневого стоку та режиму паводків поверхневих вод.

На базі комплексної оцінки кліматичних умов, рельєфу, гідрологічних, інженерно-геологічних умов в поєднанні з існуючими зеленими насадженнями розробляється «Схема існуючих планувальних обмежень».

Житлова забудова міста формується на основі структурних

одиниць: сельбищний район (житловий масив), житловий район, мікрорайон, житловий квартал. Ця структурна побудова міста покладена в основу методики містобудівного проектування.

*Мікрорайон* є первинним елементом соціально-планувальної структури території населеного пункту, який містить житлову забудову, повний комплекс об'єктів повсякденного обслуговування, зелені насадження, об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури; обмежений магістральними вулицями загальноміського та районного значення, а подекуди й проїздами.

Головні принципи мікрорайонування:

1. *Цілісності* - мікрорайон в цілому, його функціональні та планувальні елементи становлять органічну єдність населення з його повсякденними потребами та середовища проживання, що забезпечує реалізацію цих потреб.

2. *Функціонального зонування* – чітке зонування території мікрорайону за ознакою переважаючих видів діяльності.

3. *Забезпечення населення повним комплексом установ культурно-побутового обслуговування в радіусі пішохідної доступності* (включаючи зупинки громадського транспорту) – 500 м.

4. *Поділ пішохідних і транспортних шляхів* виключає в'їзд на територію мікрорайону всіх видів транспорту, за винятком спеціального.

5. На території мікрорайону *не можуть розміщуватися* виробничі або ділові установи та підприємства, громадські установи, які не відносяться до системи обслуговування населення даного мікрорайону.

Межами мікрорайону є магістральні та житлові вулиці, а територія поділяється на функціональні зони:

1) житлової забудови, що займає 60–70% території мікрорайону та розміщається по краю мікрорайону, формуючи забудову вулиці; поруч із житловими будинками розміщуються озеленені дворики та зелені смуги між червоною лінією та лінією забудови;

2) шкільних установ, що переважно розміщуються в центральній частині мікрорайону, іноді неподалік від червоних ліній вулиць;

3) дитячих дошкільних закладів, що призначена для розміщення дитячих садків і ясел, які розміщують у глибині території, найчастіше поруч із житлом, яке вони обслуговують;

4) відпочинку – сад мікрорайонного значення, бульвар чи система бульварів, що проходять через територію мікрорайону з розміщенням майданчиків відпочинку й спорту;

5) обслуговуючих підприємств, для розміщення культурно-побутових закладів, торгових підприємств повсякденного обслуговування населення (продовольчі й промтоварні магазини, пункти побутового обслуговування тощо), розташовані роздільно чи об'єднані в громадсько-торговий центр мікрорайону;

6) господарська, де розміщуються гаражі для індивідуальних автомобілів.

Основою міста є *планувальна структура міста*, що визначає транспортну схему, зовнішній вигляд міста, розташування основних функціональних зон (сельбищна, виробнича, ландшафтно-рекреаційна), систему зв'язків між ними й відображається в генеральному плані міста. Поняття планувальної структури характеризує міський організм в єдності взаємозв'язків різних його частин або елементів. Саме взаємні зв'язання, інтеграція територіальних складових міста в єдине утворення є найхарактернішою ознакою його планувальної структури. Функціональне зонування міста залежить від його розміру, функціональної характеристики та природних умов. Воно є однією з найважливіших стадій розробки генплану міста, що значною мірою визначає планувальну структуру, функціональну організацію й комфортні характеристики міста.

У містах виділяють три основні території – сельбищну, виробничу, ландшафтно-рекреаційну та:

- санітарно - захисну зону – зелену територію для захисту сельбищної зони від шкідливого впливу промисловості та транспорту;
  - зону загальноміського центру – для розміщення установ загальноміського значення;
  - зону науково-дослідних інститутів та конструкторських бюро в містах наукового профілю;
  - курортну зону – для розміщення курортів, будинків відпочинку, санаторіїв у містах-курортах;
  - приміську зону – розташовану за міською межею.
- Архітектурно-планувальну організацію сельбищної території треба

здійснювати відповідно до розміру і структури поселень, пов'язуючи з іншими видами територій – виробничою та ландшафтно-рекреаційною.

Територія *сельбищної зони* має розташовуватися на ділянках з ухилом до 10 % з напрямком схилів на південний схід, південь, південний захід, бажано біля зелених насаджень та водного простору. *Виробнича зона* залежно від ступеня шкідливості окремих підприємств може розміщуватися в сельбищній зоні (якщо підприємства не шкідливі), близько до неї або бути винесеною далеко від сельбищної зони та навіть за межу міста (якщо підприємства мають велику шкідливість). Виробнича зона повинна розміщуватися з підвітряного боку відносно сельбищної території, мати добрий зв'язок із залізницею, яка забезпечує підвезення сировини та вивезення готової продукції, та з сельбищною зоною, звідки працюючі їдуть на роботу. *Комунально-складська територія* має розміщуватися, як і промислова, з підвітряного боку відносно сельбищної зони. Склади повинні мати зв'язок із залізницею та транспортний зв'язок з сельбищною зоною.

*Територія зовнішнього транспорту.* Для обслуговування пасажирських та вантажних перевезень треба передбачати розвиток споруд та пристроїв різних видів міжселищного (дальнього міжміського та приміського) транспорту. *Територія внутрішньоміського транспорту* містить об'єкти, що призначені для обслуговування поїздок населення. При планування територій населених пунктів слід передбачати формування єдиної системи транспортних комунікацій та споруд усіх видів внутрішнього транспорту, здатних забезпечувати функціональну цілісність і соціально-економічні взаємозв'язки з усіма основними функціональними зонами населеного пункту між собою та спорудами зовнішнього транспорту.

*Загальноміський центр* – це ядро, навколо якого групується місто; його слід розташовувати близько до геометричного центру міста з тим, щоб забезпечити однаковий доступ з усіх районів міста. Як правило, це території на підвищених відмітках рельєфу. Зелені насадження (парки, сади) та міські спортивні установи слід розміщувати в сельбищній зоні, поблизу мікрорайонів, уздовж водоймищ, річок.

Планувальна структура сучасних міст складна й різноманітна. Розрізняють такі *форми плану міста*:

- компактну;
- розчленовану, яка виникає за наявності річки чи залізниці;

– розосереджену з рівновеликими житловими масивами, що властива містам з видобувною промисловістю;

– розосереджену з виділенням вагатого за величиною основного житлового масиву;

- розчленовано-лінійну у разі розташування міста вздовж берега великої ріки; місто не йде далеко від ріки в поперечному до неї напрямку й витягається уздовж річки на значні відстані (до 60–70 км).

- лінійну внаслідок лінійно-паралельного зонування промисловості й житла та характеру процесу розвитку міста.

За *лінійного планування* основною композиційною віссю плану міста є поздовжня лінія швидкісного транспорту, що проходить вздовж всього міста, і обслуговує, як культурно-побутові пересування населення, так і трудові. Недоліками міста-лінії є розчленовування його на низку населених місць, значно відособлених один одного; лінія швидкісного транспорту може бути економічно не вигідною, а відмова від підвищених швидкостей руху призведе до зниження комфортності громадського транспорту. Перевагою лінійного планування є розвиток міста без глобальної реконструкції сформованих районів. Якщо проєктувальникам вдасться вдало використати природний рельєф, місто, розділене на окремі райони, може набути особливої мальовничості.

*Радіально-кільцеве планування* формується на перетині сухопутних трас і водної артерії і має такі переваги, як зручна доступність до центру міста й значна можливість просторового розширення території, але до розумних меж, бо необмежене розповзання території міста призводить до збільшення екологічних проблем.

*Багатопроменева або зірчаста структура* є своєрідною модифікацією радіально-кільцевого планування й допомагає вирішити проблему збереження природи в районах нещільної забудови. Це планування характерно для міст, які розташовуються на перетині доріг й річок, а вулиці-промені утворюють їх з'єднувальну мережу (Париж).

*Багатоядерна (або пелюсткова) структура* формується за наявності кількох міських центрів, пов'язаних між собою, розосереджуючи їх. Кожна «пелюстка» має самодостатній набір функцій і зв'язок між ними здійснюється швидкісними магістралями, що проходять у зеленій зоні. Таке планування мають і стародавні міста (Київ), і відносно молоді. Цей тип просторової структури набув значного поширення у скандинавських містах (Стокгольм) і в США, щоправда, у трохи зміненому вигляді.

*Іррегулярна планувальна структура* характерна для країн зі стихійною забудовою (міста Африки та Азії) і більше властива старим містам (Стамбул). У таких містах виділяються кілька культурних і торгових центрів (мечеть, базар), навколо яких формується забудова. Щось подібне характерне й для районів Європи з розвиненими видобувними галузями промисловості, де розвиток міста залежить від розміщення шахт (міста Рурського вугільного басейну в Німеччині).

Для будівництва комплексів будівель і споруд з урахуванням рішень детального плану території розробляється *Проект забудови території* на мікрорайон, квартал або їх частину, що обмежені червоними лініями, лініями регулювання забудови або іншими межами. Проект забудови території визначає:

- розміщення об'єктів містобудування, місцевих проїздів відносно червоних ліній;
- архітектурно-просторове рішення, призначення, щільність, поверховість та інші показники об'єктів будівництва;
- показники й технічні рішення інженерно-транспортної інфраструктури;
- необхідність проведення інженерної підготовки території й обсяг цих робіт;
- місця й технічні рішення приєднання інженерного обладнання об'єктів містобудування до зовнішніх інженерних мереж і споруд;
- організацію будівництва;
- техніко-економічні показники й загальний кошторис забудови території;
- інші вимоги, що відповідають державним будівельним нормам.

*Червона лінія* вулиці або магістралі позначає умовні межі, які відокремлюють територію магістралей, житлових вулиць, проїздів, майданів від територій, що призначені під забудову. Червоні лінії вулиць і магістралей забезпечують містобудівну дисципліну під час будівництва й реконструкції міст.

*Лінія забудови* визначає межі забудованої території. Відповідно до проектів забудови, лінія забудови може збігатися з червоною лінією, але, зазвичай, вона відступає від неї вглиб кварталів і мікрорайонів на 6 м й більше. Простір між червоною лінією й лінією забудови використовують для захисних зелених смуг, що ізолюють територію транспортних магістралей і тротуарів від будинків.

Розташуванням будинків відносно червоної лінії вулиць і лінії забудови створює різну композиційну організацію житлових утворень - планувальні прийоми забудови житлових кварталів і мікрорайонів: *периметральна, рядкова, вільна і комбінована забудова*, що є варіантами попередніх. Периметральна і рядкова належать до прийомів *регулярної забудови*, вільна – до *нерегулярної*, заснованої на мальовничій гармонії. Застосування *периметральної забудови* пов'язане з організацією окремих невеликих (2–3 га) замкнених кварталів. На вибір прийому забудови істотно впливають природно-кліматичні умови - інсоляція, напрямок сильних вітрів тощо. *Рядкова забудова* дозволяє забезпечити житловим будинкам кращу орієнтацію, оптимально використавши рельєф ділянки. Урізноманітнює об'ємно-просторову композицію забудови прийом рядкової забудови у вигляді протяжних житлових будинків, що розміщені паралельно, або під прямим кутом («ялинка») до червоної лінії вулиці. Ці прийоми зазвичай не використовують у чистому вигляді, частіше застосовують комбіновану забудову. *Групова забудова* є об'єднанням кількох груп будинків на території одного кварталу або мікрорайону. На відмінну від периметральної забудови, цей прийом забезпечує кращі умови зв'язку зовнішнього й внутрішнього простору, що сприяє гарному провітрюванню. Будинки, що розташовані в середині групи, захищені від шуму й пилу. Орієнтація деяких будинків в житлових кварталах групової забудови збігається з напрямком обмежувальних магістралей, що не завжди сприяє гарній інсоляції будинків і не забезпечує захист від шуму й пилу. *Комбінована забудова* поєднує елементи різних композиційних прийомів і дозволяє розмістити будинки, оптимально дотримуючись санітарно-гігієнічних вимог. Найчастіше така забудова застосовується під час реконструкції районів.

Найбільш перспективною є *вільна забудова*. Вона широко застосовується, бо забезпечує оптимальне поєднання забудови з природним ландшафтом. Завдяки вдалому розміщенню забудови відносно рельєфу місцевості, рози вітрів, рослинності та інших природних факторів забезпечується розмаїтість і виразність вигляду мікрорайону, житлового комплексу, окремих будинків. Вибір і розміщення будинків пов'язані з містобудівною композицією забудови й умовами її сприйняття. Компонування забудови можливе за допомогою застосування будинків різної довжини й форми, поєднання будинків різної поверховості. При панорамному сприйнятті високі будинки, як

акцент, можуть бути згруповані в центрі композиції, надаючи активний силует.

*Змішана забудова* дозволяє якнайкраще задовольнити потреби різних груп і категорій населення. Композиційне сполучення житлових будинків і структур різної поверховості повинне відповідати визначеному відношенню висот і бути контрастним.

Під час формування житлового середовища важливо враховувати, щоб воно було співрозмірним з людиною - стосовно масштабного співвідношення елементів забудови, поверховості й довжини будинків, членування елементів фасадів, сполучення з ними елементів благоустрою, малих форм до людського сприйняття.

**Висновок.** Основною проблемою формування житлової території сучасного міста є організація умов проживання і побуту населення в середині територій, обмежених транспортними магістралями. Для містобудівників стоїть завдання будувати не лише квадратні метри житлових будинків, а створювати зручне, комфортне, гуманне житлове середовище для приємного життя людей. Гармонійне поєднання будинків різних типів, різної поверховості й об'ємних рис, враховуючи при цьому природний ландшафт, масштабування, засоби архітектурної виразності є композиційними методами і принципами (інструментами) сучасного житлового будівництва.

### Запитання для самоконтролю

1. Які головні чинники природного середовища впливають на містобудівні рішення?
2. Що включає поняття «мікрорайон» та які основні принципи мікрорайонування?
3. З чого складається функціональна структура міста?
4. Які відомі форми планувальної структури міст?
5. Що означає поняття «червоної лінії»?
6. Що визначає Проєкт забудови території?

## **Лекція 14. Функціонально-планувальна структура міста. Зонінг**

Просторово-планувальна організація території населеного пункту має формуватися в таких напрямках:

- функціональному (функціонально-планувальна структура міста);
- соціальному (соціально-планувальна структура міста);
- морфологічному (архітектурно-планувальна структура міста).

Розглянемо детально функціонально-планувальну структуру населеного пункту, що формується шляхом відповідного розміщення характерних функціональних зон. У процесі містобудівного проєктування на місцевому рівні визначаються основні території населеного пункту: сельбищна, виробнича, ландшафтно-рекреаційна, у межах яких окремі земельні ділянки за ознакою спеціалізації по видах діяльності мають бути об'єднані у функціональні зони житлової та громадської забудови, підприємств промисловості, енергетики, сільськогосподарського, лісогосподарського та водогосподарського призначення, споруд інженерної і транспортної інфраструктури комунального господарства та іншого виробничого призначення, оздоровчої, рекреаційної тощо [15].

*Сельбищна територія* включає зони житлової та громадської забудови, об'єкти рекреаційного та оздоровчого призначення, озеленені території загального та обмеженого користування, об'єкти та мережі транспортної та інженерної інфраструктури, комунального господарства, а також виробничі об'єкти, за умови відсутності шкідливих викидів. Розміри елементів сельбищної території встановлюються на основі розрахунків, що належать мікрорайону.

*Зона житлової забудови* складається з прибудинкових територій багатоквартирних будинків, земельних ділянок садибних будинків, гуртожитків, а також земельних ділянок, на яких розташовуються заклади повсякденного та періодичного обслуговування населення (дошкільної освіти, загальної середньої освіти, громадські центри мікрорайонів та житлових районів).

Громадське життя міста пов'язане з формуванням системи закладів і центрів культурно-побутового обслуговування. *В зоні громадської забудови* розміщуються земельні ділянки центрів планувальних зон (планувальних районів), культури та мистецтва, фізкультурно-оздоровчих і спортивних споруд, підприємств торгівлі та харчування,

побутового обслуговування, закладів охорони здоров'я, соціального захисту, органів державної влади та місцевого самоврядування, громадських та релігійних організацій, фінансово-кредитних установ, науково-дослідних та проєктних організацій тощо.

*Загальноміський центр* - це поліфункціональна система, яка має наступні функції: управління, громадську, ділову, культурно-освітню та культурно-видовищну, торгіву, побутове та комунальне обслуговування, зв'язок, відпочинок, туризм тому можна виділити кілька зон, в яких будуть установи суміжного характеру.

Для розміщення сельбищної території має бути визначена місцевість з найсприятливішими природними умовами (мікрокліматом) для проживання населення:

- південна та південно-східна орієнтація теплих, освітлених, гарно провітрюваних схилів, що захищені від несприятливого впливу потужних та холодних вітрів;

- напрямок домінуючих вітрів має бути спрямованим до населеного пункту з великих масивів замських лісів;

- рельєф з ухилом поверхні в межах від 0,5 до 8%;

- включення існуючих водних просторів;

- обмеження заболочених та затоплюваних ділянок з паводками 1% забезпеченості.

За складного рельєфу загальноміський центр та житлові райони розміщуються на пагорбах, відокремлених один від одного неглибокими тальвегами. Несприятливі та складні для забудови території необхідно використовувати під ландшафтні та рекреаційні, або залишати за межами сельбищної території з організацією на цих територіях санітарно-захисних зон між зонами житлової забудови і промисловими районами. Сельбищна територія повинна бути максимально компактною.

До *виробничих* відносяться *території* підприємств промисловості, інноваційного розвитку (технопарки, індустріальні парки) в складі промислових зон, промислових районів, груп підприємств або розташованих окремо, підприємств енергетики, сільського, лісового, водного, комунального, комунально-складського господарств, об'єктів і мереж транспортної інфраструктури, складської забудови, об'єктів знешкодження та переробки побутових відходів, зовнішнього транспорту, заклади і організації спеціального призначення (державної влади з питань оборони та безпеки, військових містечок, пенітенціарних

установ, режимних об'єктів, об'єктів зв'язку). Розташування житлових будинків в межах виробничих зон не допускається.

*Виробнича зона* складається з промислових районів, територія яких розподіляється за домінуючим видом діяльності. Об'єднання підприємств в промислові райони відбувається за трьома принципами:

- Принцип кооперування і виробничої спеціалізації: об'єднання підприємств на основі спільного використання інженерно-транспортної і соціальної інфраструктури. Різниця у класі шкідливості підприємств не має перевищувати одиницю;

- Технологічний принцип: об'єднання підприємств на основі зв'язаного технологічного циклу виробництва – продукція одного може бути сировиною для іншого підприємства;

- Науково-технологічний принцип: об'єднання з метою безпосереднього використання у виробництві нових наукових досягнень, нових технологій. Це об'єднання на одній території науково-дослідних, проектно-конструкторських установ і виробництва.

Взаємне розміщення промислових і сельбищних територій залежить від типу виробництва (його класу шкідливості), величини вантажообігу та площі, яку він займає. Розміщення промислових районів ближче до житлових територій є раціональним з точки зору доступності, але необхідно враховувати шкідливість промислових підприємств, яка може погіршити умови життя населення на прилеглих житлових територіях. Віддаленість промислових підприємств від житла і рекреаційних територій регламентується санітарними розривами. При взаємному розміщенні виробничої та сельбищної територій слід передбачати між ними відповідні санітарно-захисні зони – смуги технічних зелених насаджень, що захищають сельбищну територію від шкідливого впливу промисловості.

При розміщенні промислових районів враховують санітарний розрив у залежності від класу шкідливості підприємств. Відповідно до впливу виробництв на навколишнє середовище промислові підприємства поділяють на 5 класів шкідливості. Включення підприємств до одного промислового району з різними класами шкідливості дозволяє більш економно використовувати територію. В таких випадках в санітарно-захисній зоні більш шкідливого підприємства можуть бути розташовані промислові підприємства, клас шкідливості яких менший лише на одну

одиницю, і, якщо їхня територія займає менше половини ширини захисної зони більш шкідливого підприємства.

Території промислових зон не повинні розділятися на відокремлені частини магістральними залізницями або автомобільними дорогами. Вздовж межі виробничої території, а також для відокремлення виробничих комплексів один від одного слід передбачати влаштування смуг зелених насаджень. Промислові райони розміщуються з підвітряного боку відносно сельбищної території, або таким чином, щоб переважні вітри переміщувалися від сельбищних територій міста в напрямку промислових підприємств найвищого класу шкідливості або вздовж цих виробничих та сельбищних територій міста. В такому випадку може бути створене рівномірне розміщення промислових районів по периметру зони житлової забудови, що надасть можливість організувати рівномірне навантаження транспортної мережі міста. За наявності річки підприємства слід розміщувати нижче за течією відносно зони житлової забудови.

*Територія зовнішнього транспорту* призначена для забезпечення та обслуговування зовнішніх зв'язків населеного пункту. Для організації пасажирських і вантажних перевезень між населеними пунктами, обслуговування рухомого складу у межах населених пунктів та прилеглих до них територій слід передбачати комунікації і споруди зовнішнього транспорту. Їх призначення, потужність і розміщення визначаються з урахуванням кожного з видів зовнішнього транспорту в державній, регіональній та обласній транспортній системі. Комунікації та споруди зовнішнього транспорту, в тому числі сортувальні та вантажні залізничні станції, транспортно-складські комплекси, транзитні автомобільні дороги необхідно розміщувати за межами населених пунктів.

До споруд зовнішнього автомобільного транспорту відносяться автовокзали, автозаправні комплекси (АЗС) та станції технічного обслуговування(СТО).

*Територія внутрішньоміського транспорту* містить об'єкти, що призначені для обслуговування поїздок населення. При планування територій населених пунктів слід передбачати формування єдиної системи транспортних комунікацій та споруд усіх видів внутрішнього транспорту, здатних забезпечувати функціональну цілісність і соціально-економічні взаємозв'язки з усіма основними функціональними зонами населеного пункту між собою та спорудами зовнішнього транспорту.

*Об'єкти транспортної інфраструктури.* Комунікації та споруди зовнішнього транспорту, в тому числі сортувальні та вантажні залізничні станції, транспортно-складські комплекси, транзитні автомобільні дороги розміщують за межами населених пунктів. Нові ділянки залізничних магістралей та автомобільних доріг I-III категорій слід передбачати за межами територій, що призначені для перспективного розвитку населених пунктів. У разі неможливості такого прокладання допускається їхнє проходження через територію населеного пункту в наземному чи естакадному коридорах, обладнаних шумозахисними пристроями та розв'язками руху, з відповідним забезпеченням транспортних і пішохідних зв'язків між окремими частинами населених пунктів, роз'єднаних цими коридорами. Залізниця не має розділяти сельбищну територію для зниження будівельних і експлуатаційних витрат, забезпечення кращої організації міського руху, поліпшення умов життя населення. При розміщенні смуги відведення залізниці необхідно по можливості розташувати її на периферії сельбищної території не на напрямку перспективного приросту території міста. Між залізницею та житловою забудовою слід передбачати санітарно-захисну зону. При цьому, понад 50% площі санітарно-захисної зони має бути озеленено.

*Комунальна зона* призначена для розміщення підприємств, які забезпечують обслуговування об'єктів та систем соціальної, транспортної, інженерної інфраструктури, а також житлово-комунального господарства і надають послуги мешканцям населеного пункту. В межах комунальної зони допускається розміщення:

- а) підприємств транспорту (трамвайних та тролейбусних депо, автобусних та таксомоторних парків, депо метрополітену, гаражів, станцій технічного обслуговування автомашин, автозаправних станцій);
- б) підприємств побутового обслуговування (фабрик-пралень, хімічного чищення одягу, ремонту побутової техніки, одягу, меблів);
- в) підприємств житлово-комунального господарства;
- г) об'єктів та мереж інженерно-технічного забезпечення;
- д) підприємств поводження з побутовими відходами;
- е) територій місць поховання;
- ж) пожежних частин.

*Складська забудова.* Складські райони розміщують поблизу промислових, у санітарно-захисних зонах та вздовж смуги відведення залізниці.

*Енергопостачання населених пунктів* слід передбачати від мережі районної енергетичної системи з залученням альтернативних джерел електричної енергії, геліо-, геотермальних, вітрових установок тощо відповідно до ДСТУ 8635:2016.

*Інженерна інфраструктура.* Водозабори із поверхневих джерел господарсько-питних водопроводів слід розміщувати у районах, які забезпечують організацію зон санітарної охорони, вище випусків стічних вод населених пунктів, а також стоянок суден, лісових бірж, товарно-транспортних баз і складів, логістичних центрів. Місця випуску стічних вод повинні бути розміщені нижче за течією річки від проєктної межі населеного пункту і усіх місць його водокористування з урахуванням можливості зворотної течії при нагінних вітрах і при зміні режиму роботи ГЕС. Розміщення споруд водопостачання і каналізації повинне бути ув'язане з перспективним територіальним розвитком населених пунктів.

*Санітарне очищення.* Полігони твердих побутових відходів розміщують на непридатних для забудови ділянках, доступних впливу сонця і вітру, віддалених від водойм і водотоків. Поверхневий стік з території не має йти в бік районів житлової забудови і місць масового відпочинку.

*Місця поховання.* Міське кладовище розміщується на ділянці, що віддалена від річок і озер та достатньо наближена до сельбищної території з санітарно-захисною зоною 300 м, щоб кладовище не ставало перепорою при подальшому розвитку зони житлової забудови.

*Ландшафтно-рекреаційні території* призначені для розташування зон, зелених насаджень (загального користування, обмеженого користування та спеціального призначення), об'єктів історико-культурного, природоохоронного та курортно-оздоровчого призначення. Ландшафтно-рекреаційні території являють собою мережу ділянок озеленення та інших відкритих просторів різного призначення, розташованих як на територіях населених пунктів та приміських зон, так і на міжселенних територіях, в тому числі ландшафтних комплексів, рекреаційних зон, курортів та оздоровчих місцевостей, об'єктів культурної спадщини та туристичних зон, територій природно-заповідного та водного фондів, водозахисних, полезахисних, транспортно-розподільних озелених та інших об'єктів зеленого господарства. При формуванні мережі ландшафтно-рекреаційних територій населених пунктів слід виділяти:

- *території загального користування*: багатофункціональні та спеціалізовані парки, сади, сквери, бульвари, міські лісопарки, озеленені ділянки набережних та пляжів, ботанічні сади та зоологічні парки, парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва та інші природні і штучно створені ландшафтні об'єкти, частково об'єкти природно-заповідного фонду);

- *території обмеженого користування*: ділянки житлової забудови, об'єктів громадського обслуговування, культурної спадщини, виробництва;

- *території спеціального призначення*: охоронювані природні території, озеленення санітарно-захисних та охоронних зон, вздовж пішохідно-транспортних мереж, коридорів, сільськогосподарських та інших територій.

У межах ландшафтно-рекреаційних територій загального користування допускається розміщення об'єктів фізкультури і спорту, комунального обслуговування, підприємств громадського харчування. Забороняється розміщення об'єктів житлового, громадського та виробничого призначення, безпосередньо не пов'язаних з функціонуванням ландшафтно-рекреаційних територій. Окремі ділянки території природно-ландшафтного комплексу слід розглядати в якості елементів цілісної (неперервної) системи озелених територій міста та його приміської зони. Значні за розміром зелені масиви бажано розміщувати з навітряної сторони відносно житлових територій. Під озеленення можна використовувати ділянки несприятливі для будівництва. Ці території створюють захисний лісопарковий пояс навколо міста, в межах якого розміщують тільки заклади міського відпочинку.

До позасельбищних зелених насаджень відносяться озеленені території санітарно-захисних смуг, озеленені ділянки промислових та комунальних підприємств, території садівничих товариств та дач, заміські ліси та лісопарки.

При проектуванні озеленення міста бажано створювати комплексну зелену зону, яка має об'єднувати значні зелені масиви з невеликими за площею озеленими територіями: парками, скверами, бульварами, природними або штучними водоймами. Така система озелених територій забезпечує найкращу аерацію міста, сприятливо впливає на склад та чистоту повітря, регулює температурний режим міста тощо. Для озеленення міських населених пунктів слід передбачати розсадники

деревних і чагарникових рослин та квітково-оранжерейних господарств, площею не менше 80 га з розрахунку 0,4 м<sup>2</sup> на 1 мешканця міста.

Позаміські ландшафтні території є сукупністю природних та природно-антропогенних ландшафтних комплексів, які знаходяться за межами населених пунктів і виконують екологічні, санітарно-гігієнічні, рекреаційні, оздоровчі функції. Вони можуть бути багатофункціональними та спеціалізованими. Це ліси, лісопарки, луки, прибережні та водні угіддя, рекреаційні, оздоровчі, природно-заповідні території тощо. Позаміські рекреаційні об'єкти – парки та зони відпочинку різних типів – слід створювати на базі існуючого лісового фонду та передбачати дорожньо-стежкову мережу, яка повинна займати: у приміських парках до 12%, лісопарках – до 7,5%, рекреаційних лісах – до 2,5% площі їх території. У межах дорожньо-стежкової мережі слід передбачати мережу велосипедних маршрутів з відповідними вказівниками. Довжина пішохідних підходів від зупинок та стоянок транспорту до окремих приміських ландшафтних та рекреаційних об'єктів масового відвідування не повинна перевищувати 500м.

При розробці функціонального зонування слід врахувати *резервні* території, які передбачаються для розвитку всіх функціональних зон міста на перспективу. Розмір резервних територій складає 30% від освоєної території (сумарна площа сельбищної, виробничої, ландшафтно-рекреаційної територій). Розміри та конфігурація окремих резервних територій не повинні бути меншими за мінімальні площі відповідних зон. Після нанесення на план усіх функціональних зон визначається межа міста. Конфігурація плану міста повинна бути компактною.

З метою визначення умов та обмежень використання території для містобудівних потреб у межах визначених зон на основі генерального плану населеного пункту розробляється *План зонування території (Зонінг)*, який встановлює функціональне призначення, вимоги до забудови окремих територій (функціональних зон) населеного пункту.

**Висновок.** Функціонально-планувальна структура населеного пункту – просторова модель пов'язаних між собою територій, призначених для розташування різних видів соціальної, виробничої, комунікаційної діяльності, рекреаційного та ландшафтного комплексу. Умови й обмеження використання території для містобудівних потреб у межах визначених зон відображає План зонування території (зонінг) - план використання міських земель, зведений у ранг закону.

## Запитання для самоконтролю

1. Як створюється просторово-планувальна організація території населеного пункту та функціонально-планувальна структура міста?
2. На які зони поділяється сельбищна територія?
3. Як здійснюється зонування виробничої території?
4. Які елементи входять у андшафтно-рекреаційну територію міста?
5. Що являють собою позаміські ландшафтні території?
6. Що регламентує план зонування території?

### *Лекція 15. Управління містами через місцеве самоврядування*

Урбанізація є однією з основних умов політичного формування нації. В управлінському сенсі міста є територіальними громадами, тобто сукупністю всіх мешканців, які здійснюють управління містом через місцеве самоврядування. Місцеве самоврядування - це право і спроможність територіальної громади самостійно вирішувати питання місцевого значення в межах Конституції і законів. Багато європейських міст мали самоврядування ще з Середньовіччя за Магдебурзьким правом - в них була власна сфера компетенції, незалежна від втручання вищої державної влади.

Розрізняють дві основні моделі місцевого самоврядування: англо-американську та континентальну. В англо-американській моделі органи місцевого самоврядування діють автономно в межах своїх повноважень. На місцях відсутні уповноважені центрального уряду, які б здійснювали нагляд за діяльністю виборних органів самоврядування - ці функції належать виключно суду. В континентальній моделі поруч з місцевим самоврядуванням існує система державних органів, сформованих центральним урядом. Вони здійснюють нагляд за діяльністю самоврядування та можуть виконувати інші функції.

В Радянському Союзі діяла специфічна модель, в якій самостійність місцевих органів влади була відсутньою, натомість існувала пірамідальна система рад, де ради нижчого рівня підпорядковувалися радам вищого. Кожна рада мала свій виконавчий комітет, який втілював її рішення в життя. Система трималася на Комуністичній партії, яка домінувала у всіх радах і була центром прийняття рішень. Після розпаду Союзу ця система більше не була життєздатною, тому її почали змінювати. З 1996 р.,

відповідно до Конституції, маємо сучасну систему. На базовому рівні, у містах, селищах і селах, існують органи місцевого самоврядування - ради і їхні виконавчі комітети, очолювані міськими, селищними чи сільськими головами. На районному та обласному рівні органи самоврядування - районні і обласні ради - не мають своїх виконавчих органів. Натомість існують державні адміністрації, які, з одного боку, виконують наглядові функції від імені держави, а з іншого - втілюють у життя рішення місцевого самоврядування. При цьому місцеве самоврядування практично позбавлене можливості контролю за виконанням своїх рішень, адже обласні і районні адміністрації підпорядковуються Кабінету Міністрів і Президентові.

За статусом міста поділяються на три групи. Перша група – це міста районного значення. Вони входять до складу районів і мають найменше повноважень, оскільки через невеликий розмір не завжди мають достатні ресурсами. Друга група – це міста обласного значення. Вони не входять до складу районів, тому влада в цих містах окрім повноважень влади міст районного значення, виконує також функції районної влади. Мало залежать вони і від області, оскільки отримують гроші напряму з державного бюджету. Третя група – це Київ та Севастополь, міста з особливим статусом, які не входять до складу областей, тому органи влади цих міст виконують повноваження, які у інших випадках належать і до обласного рівня. Через цей особливий статус у Києві склалася унікальна ситуація поєднання органів влади, властивих і міському, і обласному рівням: тут є міська рада і обраний мешканцями міський голова, однак він не має виконавчих повноважень і виконує лише представницькі функції. Натомість виконавчим органом ради є державна адміністрація (КМДА), підпорядкована центральній владі. На власний розсуд Президент може призначити головою КМДА або обраного киянами мера, або ж якогось стороннього адміністратора. За Конституцією, схожий особливий статус має також місто Севастополь з тою лиш різницею, що там взагалі немає міського голови.

Повноваження органів місцевого самоврядування поділяються на власні і делеговані. Власні повноваження стосуються місцевих справ: благоустрою, утримання житлово-комунального господарства, розвитку інфраструктури. Делеговані державою повноваження стосуються забезпечення гарантованих Конституцією прав. Їхнє виконання є обов'язком держави, але з міркувань раціональності вона передає їх

місцевому самоврядуванню, бо на місцях краще знають, що і як треба, до того ж відпадає потреба утримувати додаткові органи. Основні делеговані повноваження - середня освіта, первинна медична допомога і соціальне забезпечення.

Органи самоврядування повинні мати відповідні ресурси оскільки місцеве самоврядування - це не лише право, а й спроможність територіальних громад вирішувати питання місцевого значення. Гроші на здійснення делегованих державою повноважень самоврядування одержує з державного бюджету. Такі надходження в бюджет з бюджетів інших рівнів називаються трансфертами. Вони можуть бути двох видів - дотації, які не мають цільового характеру, і субвенції, виділені на конкретну ціль. На здійснення власних повноважень має вистачати власних надходжень бюджету. Для цього держава встановлює місцеві податки, які повністю надходять до місцевих бюджетів (самоврядування навіть може визначати розмір деяких місцевих податків). Найважливішими місцевими податками є податок на майно та єдиний податок. Окрім цього, певна частка деяких національних податків, зібраних на місцях, надходить до місцевих бюджетів. Найзначнішими з них є податок на доходи фізичних осіб, податок на доходи підприємств, а також акцизний збір. Місцеві бюджети мають і неподаткові надходження - гроші, отримані за адміністративні та інші платні послуг, які надають бюджетні установи. Є доходи від оренди і продажу комунального майна і землі. Органи місцевого самоврядування можуть брати запозичення та отримувати гранти. В ідеалі, власних доходів місцевих бюджетів має бути достатньо на виконання власних функцій. Якщо їх не достатньо, бюджет вважається дотаційним - таким, що залежить від державної допомоги. Це робить самоврядування залежним від держави і значно обмежує можливості розвитку міста.

Всі бюджети мають два фонди - загальний і спеціальний. Кошти спеціального фонду призначені на конкретні цілі на відміну від загального фонду. В межах спеціального фонду існує Бюджет розвитку, з якого фінансуються інфраструктурні проєкти. Усі бюджети мають складатися на основі програм економічного та соціального розвитку відповідних міст - аналітичних документів, в яких робиться прогноз основних економічних показників на найближчі роки. Програма також містить план розвитку міста з переліком проєктів розвитку, на реалізацію яких виділяється бюджетне фінансування. За якістю Програми розвитку

можна зрозуміти, чи розподіл міських грошей є обґрунтованим, чи відбувається наосліп. Програма розвитку, і бюджет повинні бути інструментами реалізації Генерального плану і стратегії розвитку - основних документів, які визначають, куди, як і навіщо розвивається місто. Якщо Генплан - це просторове бачення того, яким воно має бути через певний період часу, то Стратегія - загальний документ, який визначає чіткі і зрозумілі цілі з часовими рамками та індикаторами виконання, які мають бути прийняті громадою мешканців. Без консенсуса щодо мети розвитку міста жодне самоврядування, навіть маючи всю повноту влади і достатньо ресурсів, не зможе привести місто до успіху.

Права громадян на участь в управлінні своїм містом прописані:

- в Конституції, де перелічені основні принципи розподілу повноважень між різними органами влади;

- в Законі про місцеве самоврядування та інших законах, що уточнюють розподіл повноважень між місцевими органами влади, а також перелічують механізми прямої участі мешканців у прийнятті рішень;

- в Статуті кожної територіальної громади, в якому детально описано механізми, які ми можемо використовувати власне у своєму місті.

Оскільки місцеве самоврядування є автономним, кожна громада має право на власний розсуд визначати, яким чином ті чи інші процедури застосовувати. Отже, що це за процедури?

1. *Місцевий референдум.* У розділ III Конституції зазначена можливість проведення місцевих референдумів. З 1991 року діяв Закон про всеукраїнський та місцевий референдуми. У 2012 році на заміну йому прийняли Закон про всеукраїнський референдум. З того часу проведення місцевих референдумів неврегульоване, відповідно, неможливе. Небажання приймати закон про місцевий референдум часом пояснюється бажанням запобігти використанню цього механізму для легітимації сепаратизму, однак відповідно Конституції на місцевому референдумі можна приймати рішення лише щодо місцевих питань, а не питань зміни території держави чи самовизначення певних регіонів.

2. *Загальні збори мешканців за місцем проживання* - розгляд будь-яких питань на зборах мешканців відповідної території. Стаття 8 Закону про місцеве самоврядування містить норму про можливість проведення таких зборів. Рішення зборів є обов'язковим до виконання органами

влади. Однак, у великих містах неможливо зібрати всіх мешканців міста в якомусь одному місці для вирішення певного питання, тому найчастіше йдеться про збори мешканців невеликої території - будинку, кварталу, вулиці. Конкретний механізм проведення визначає статут територіальної громади, що означає, що в різних містах процедура проведення цих зборів відрізняється. Перед проведенням зборів мешканців у певному місті варто звернути увагу на процедуру ініціювання зборів (залежність від рішення органу влади, чисельність ініціаторів, потреба наявності ініціативної групи), порядок скликання, підготовку, умови правомочності зборів, процедуру обрання керівних органів, регламент роботи, ведення протоколу, спосіб прийняття рішень і механізм їх подальшого врахування, участь ініціаторів при розгляді рішень. На практиці збори найчастіше проводяться для утворення ОСББ або ОСН.

3. *Об'єднання співвласників багатоквартирного будинку (ОСББ)*, яке може перебрати на себе повноваження з управління будинком. Існує спеціальний Закон про ОСББ. Відповідно до нього, для створення ОСББ ініціативна група (у складі мінімум 3 співвласників) скликає установчі збори і письмово повідомляє всіх співвласників за 14 днів до зборів. Рішення про створення приймається більшістю співвласників. Якщо під час зборів не вистачило голосів - їх можна дозбирати шляхом письмового опитування. Після прийняття рішення про створення відбувається реєстрація об'єднання і його статуту. Протягом 3 місяців колишній балансоутримувач передає документацію. Загальні збори співвласників скликаються мінімум раз на рік для вирішення різних питань і обрання Правління, яке здійснює поточне управління будинком.

4. *Орган самоорганізації населення (ОСН)*. Поруч з референдумом, це єдиний з механізмів участі, передбачений Конституцією (110 стаття). Процедура створення і основні повноваження ОСНів регулюються спеціальним Законом про органи самоорганізації населення. Додаткові повноваження можуть надаватися Статутом територіальної громади або рішенням відповідної міської ради. Отже, ОСНи можуть створюватися на рівні села (селища), в якому немає ради, району в місті, кварталу, вулиці/кількох вулиць/частини вулиці, мікрорайону, будинку/кількох будинків. Рішення стосовно діяльності ОСНу приймаються на загальних зборах з кворумом у половину мешканців. Рішення приймаються більшістю голосів. Для створення ОСН потрібно провести загальні збори, які обирають ініціативну групу, для подання заяви у міську раду. Рада дає

дозвіл на створення ОСНу. Після цього загальні збори обирають сам орган (комітет). Орган здійснює державну реєстрацію. Термін повноважень органу збігається з терміном повноважень відповідної ради. Орган обирається на загальних зборах таємним голосуванням. Основне формальне повноваження ОСНів - право вносити пропозиції до проєкту міського бюджету. Неформально, ОСНи мають великий авторитет для лобювання тих чи інших питань.

5. *Громадські слухання* - зустріч громадян з міським головою, службовцями органів місцевого самоврядування, депутатами для заслуховування і схвалення їхніх звітів, надання пропозицій і схвалення проєктів рішень. Стаття 13 Закону про місцеве самоврядування містить норму про те, що громадські слухання скликаються не рідше ніж раз на рік, і їхні рішення є обов'язковими до розгляду органами влади. Конкретний механізм проведення визначає статут територіальної громади та означає, що в різних містах процедура проведення відрізняється. Перед проведенням громадських слухань в конкретному місті варто звернути увагу на те, хто має право ініціювати їхнє скликання (це може бути не врегульовано, або ж наприклад, дуже ускладнено, коли для скликання потрібно від 250 до 11 тисяч підписів), яка процедура призначення громадських слухань (рішенням певного органу влади чи громадянами самостійно), хто головує (мер, призначена мером особа, ініціатори, обрана на слуханнях особа), хто є секретарем (призначена мером особа, обрана на слуханнях особа), які слухання є легітимними, чи потрібно вести протокол, як відбувається розгляд рішень, прийнятих на слуханнях, і яку участь в розгляді цих рішень беруть ініціатори слухань.

6. *Громадські слухання* щодо врахування громадських інтересів під час розроблення проєктів містобудівної документації на місцевому рівні - процедура врахування побажань громадян при розробці містобудівної документації: генерального плану населеного пункту, планів зонування території та детальних планів території. Відбуваються відповідно до Закону про регулювання містобудівної діяльності. Порядок проведення громадських слухань щодо врахування громадських інтересів під час розроблення проєктів містобудівної документації на місцевому рівні, затверджений Постановою Кабінету Міністрів №555 від 25.05.2011. Цей тип громадських слухань відбувається у вкрай дивний спосіб, адже самих слухань, по суті не відбувається. Натомість, здійснюється прийом пропозицій громадян до проєктів містобудівної документації, поданих у

письмовому вигляді. Пропозиції повинні містити обґрунтування з урахуванням вимог законодавства, будівельних норм, державних стандартів та правил. За результатами розгляду заявнику надається відповідь про врахування або неврахування його пропозиції. У разі виникнення спірних питань утворюється погоджувальна комісія з представників органу влади, громадськості, фахівців.

7. *Місцева ініціатива* – право громадян ініціювати розгляд місцевою радою певного питання чи проєкту рішення. Стаття 9 Закону про місцеве самоврядування містить норму про обов'язковий розгляд місцевої ініціативи на засіданні міської ради в присутності ініціаторів, статут відповідної територіальної громади - визначає конкретний механізм подання ініціативи. При цьому варто звернути увагу на процедуру створення та необхідну чисельність ініціативної групи (часом може вимагатися до 250-1000 людей), спосіб повідомлення про створення ініціативної групи, кількість підписів, необхідну для внесення місцевої ініціативи, процедуру її реєстрації, потребу вносити готовий проєкт рішення або ж просто пропозиції щодо необхідності розгляду певного питання, процедуру відмови в реєстрації, процедуру розгляду, строк внесення на розгляд ради, порядок участі членів ініціативної групи у розгляді.

8. *Громадська експертиза органу влади* - експертиза діяльності органу влади громадськістю. Регулюється Порядком сприяння проведенню громадської експертизи діяльності органів виконавчої влади, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів №976 від 5.11.2008, який є обов'язковим для органів державної влади, але для органів місцевого самоврядування носить рекомендаційний характер (зазвичай не застосовується). Право проводити експертизу мають ГО, профспілки, творчі спілки, благодійні, релігійні організації, ОСН, недержавні ЗМІ, інші об'єднання громадян. Протягом тижня після надходження запиту на проведення громадської експертизи, орган влади видає розпорядження про проведення експертизи; призначає відповідальних осіб (у разі потреби - робочу групу). Орган влади зобов'язаний сприяти проведенню експертизи і надавати всі запитувані документи. Протягом 3 місяців організація, яка проводить експертизу, подає експертні пропозиції. Орган влади публікує їх на сайті і розглядає на колегії, затверджуючи план заходів з виконання.

9. *Консультації з громадськістю.* Регулюються Порядком проведення консультацій з громадськістю з питань формування та реалізації державної політики, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів №996 від 3.11.2010, виконання якої є обов'язковим для органів державної влади, але для органів місцевого самоврядування носить рекомендаційний характер (зазвичай не застосовується). Кожен орган державної влади щороку приймає орієнтовний план консультації, громадськість може вносити до нього пропозиції. Якщо 3 інституції громадянського суспільства підтримали пропозицію - консультації проводяться обов'язково. Консультації бувають у трьох формах: 1) Публічне обговорення: конференції, форуми, громадські слухання, круглі столи, збори, зустрічі; 2) Електронні консультації; 3) Вивчення громадської думки: соціологічні дослідження і спостереження, гарячі лінії, моніторинги. Результати консультацій обов'язково оприлюднюються на сайті і враховуються при прийнятті рішення.

10. *Консультативно-дорадчі органи.* Це можуть бути громадські ради при органах влади. Їхня діяльність регулюється Типовим положенням про громадську раду, прийнятим Постановою Кабінету Міністрів №976 від 5.11.2008. Створення громадських рад є обов'язком для органів державної влади, але для органів місцевого самоврядування носить рекомендаційний характер (зазвичай не застосовується). Окрім громадських рад, можуть утворюватися й інші консультативно-дорадчі органи, наприклад, призначатися радники.

11. *Звернення громадян до органів влади* відповідно до Закону про звернення громадян. Бувають трьох видів: пропозиції (зауваження), заяви (клопотання), скарги. Можуть подаватися 1) усно: під час особистого прийому громадян державними службовцями, через гарячу лінію; 2) письмово: поштою, особисто; 3) електронно: навіть без електронного цифрового підпису (ЕЦП). У зверненні потрібно зазначити прізвище, ім'я, по-батькові, зворотню адресу, підпис і дату. Відповідь або мотивовану відмову орган влади зобов'язаний надати за підписом керівника протягом 1 місяця.

12. *Електронна петиція до органу влади* передбачені статтею 23 Закону про звернення громадян. Статут відповідної територіальної громади визначає конкретний механізм проведення: кількість підписів і термін, у який їх потрібно зібрати для того, щоб петицію розглянув орган місцевого самоврядування. Аби подати петицію, ініціатор повинен

зазначити прізвище, ім'я, по-батькові, e-mail. Протягом 2 днів після створення петиція перевіряється і оприлюднюється. Коли необхідна кількість підписів зібрана - через 3 дні починається розгляд петиції. Протягом 10 днів орган влади повинен розглянути петицію і опублікувати рішення про підтримання чи не підтримання на сайті.

13. *Запит на публічну інформацію* відповідно до Закону про доступ до публічної інформації - звернення до органу влади з проханням надати певну інформацію, що носить публічний характер. Запит може бути в усній, письмовій або іншій формі (поштою, факсом, електронною поштою, телефоном). Запитувач вказую прізвище, ім'я, по-батькові; підпис, дату. Відповідь або мотивована відмова повинна бути за підписом керівника органу протягом 5 днів. Наразі проведення учасницького бюджетування не передбачено національним законодавством.

**Висновок.** Німецький історик і філософ Освальд Шпенглер стверджував, що нації – це народи, які будують міста.

Процедури здійснення місцевого самоврядування: місцевий референдум; загальні збори мешканців за місцем проживання; об'єднання співвласників багатоквартирного будинку (ОСББ); Орган самоорганізації населення (ОСН); громадські слухання; громадські слухання щодо врахування громадських інтересів під час розроблення проєктів містобудівної документації на місцевому рівні; місцева ініціатива; громадська експертиза органу влади; консультації з громадськістю; консультативно-дорадчі органи; звернення громадян до органів влади; електронна петиція до органу влади; запит на публічну інформацію.

### **Запитання для самоконтролю**

1. Які відомі моделі місцевого самоврядування?
2. Як розподіляються власні й делеговані повноваження органів місцевого самоврядування?
3. З яких джерел наповнюються місцевий та державний бюджетні фонди?
4. За допомогою яких процедур здійснюється місцеве самоврядування?
5. Як відбуваються громадські слухання?
6. Якими бувають звернення громадян до органів влади?

### **Список джерел**

1. Закон України Про основи містобудування: від 16 листопада 1992 р. №2780-ХІІ. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2780-12#Text>. – Назва з екрана.
2. *Планування і забудова міст: конспект лекцій*. Книга 1./ М.М. Дьомін, О.І. Сингаївська, М.В. Биваліна, О.В.Приймаченко. – Київ: КНУБА, 2023. – 65 с. Книга 2./ М.М. Дьомін, О.І. Сингаївська, М.В. Биваліна, О.В.Приймаченко. – Київ: КНУБА, 2023. – 58 с. Книга 3./ М.М. Дьомін, О.І. Сингаївська, М.В. Биваліна, О.В.Приймаченко. – Київ: КНУБА, 2023. – 109 с. Книга 4./ М.М. Дьомін, О.І. Сингаївська, М.В. Биваліна, О.В.Приймаченко. – Київ: КНУБА, 2023. – 62 с.
3. *The Global City: New York, London, Tokyo*. S. Sassen. Princeton: Princeton University Press, 1991.
4. *The Right to the City*. Henri Lefebvre, Oxford: Blackwell, 1996  
<https://theanarchistlibrary.org/library/henri-lefebvre-right-to-the-city>  
Право на місто, Девід Гарві, 2011  
<https://commons.com.ua/uk/pravo-na-misto/>
5. Конституція України: прийнята на V сесії Верховної Ради України [діє від 28 червня 1996р.], ред. від 1.01.2020. – Київ, 2020.
6. Закон України Про регулювання містобудівної діяльності: від 17 лютого 2011 р. №3038-VI. – режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>. – Назва з екрана.
7. *Про благоустрій населених пунктів: закон України: за станом на 01.01.2006* № 2807-IV, ред. від 16.10.2020. – Київ, 2020.
8. *Планування та забудова територій: ДБН Б 2.2-12:2019*. – [Чинні від 2019-10-01]. – Київ: Мінрегіон України, 2019, 177 с.
9. *Вулиці та дороги населених пунктів: ДБН В 2.3-5:2018*. – [Чинні від 2018-09-01]. – Київ: Мінрегіон України, 2018, 55 с.
10. *Захист від небезпечних геологічних процесів, шкідливих експлуатаційних впливів, від пожеж. Будівельна кліматологія: ДСТУ - Н Б В. 1.1-27:2010*. – [Чинний від 2011-11-01]. Київ: Мінрегіонбуд України, 2011, 123с.
11. *Склад та зміст генерального плану населеного пункту: ДБН Б.1.1-15:2012*. [Чинні від 2012-11-01]. – Київ : Мінрегіон України, 2012, 33 с.
12. *Споруди транспорту. Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів: ДБН В.2.3-15:2007*. – [Чинні від 2007-08-01, зміна № 1 – чинна від 2018-10-01, зміна № 2 – чинна від 2019-07-01]. – Київ: Мін-во будівництва, архітектури та житлового і комунального господарства України, 2007. –

35 с.

13. *Склад* та зміст детального плану території: ДБН Б.1.1-14:2012. –[Чинні від 2012-10-01]. Київ: Мінрегіон України, 2012 ,22с.

14. *Склад* та зміст плану зонування території. ДБН Б.1.1-22:2017. [Чинні від 2018-08-01]. – Київ : Мінрегіон України, 2018, 22 с.

15. *Дьомін М.М., Сингаївська О.І., Міщенко О.Д., Михайлик О.О.* Проектування схеми генерального плану міста. Методичні рекомендації до виконання практичних робіт та курсового проекту з дисципліни «Планування міст» для спеціальності 192 "Будівництво та цивільна інженерія". –К.: КНУБА, 2022. –52 с.

16. Биваліна М.В. Планування території житлової забудови. Функціонально-планувальна організація мікрорайону. Методичні рекомендації для першого (бакалаврського) рівня освіти/ Дьомін М.М., Сингаївська О.І., Золотар Л.В., Міщенко О.Д., К.:КНУБА, 2023.- 44 с.

17. *Містобудування.* Довідник проєктувальника. Видання друге, доповнене. /За загальною редакцією д-ра архіт. Т.Ф.Панченко/. – К.: Укрархбудінформ, 2006. – 192 с.

18. Урбаністика. Навчальний курс платформи «Prometheus.

Навчальне видання

**ДЬОМІН** Микола Мефодійович  
**ШИЛОВА** Тетяна Олександрівна  
**ТРИГУБ** Руслана Миколаївна та ін.

## **ПРОСТОРОВЕ ПЛАНУВАННЯ МІСТ**

Конспект лекцій

Комп'ютерне верстання *А.П. Селівестрової*

Ум. друк. арк. 7,67. Обл.-вид. арк. 8,25  
Електронний документ. Вид № 81/V-25

Виконавець і виготовлювач

Київський національний університет будівництва і архітектури  
Проспект Повітряних Сил, 31, Київ, Україна, 03037

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру суб'єктів  
видавничої справи ДК № 808 від 13.02.2002 р.