

хеометрів дозволяє значно підвищити ефективність та якість землевпорядних робіт. Ретельне планування, метрологічна підтримка та інтеграція результатів у ГІС забезпечують відтворюваність, правову придатність та довготривалу експлуатаційну цінність геопросторових даних.

#### **Список використаних джерел**

1. Leick, A., Rapoport, L., & Tatarnikov, D. (2015). GPS Satellite Surveying. 4th ed. Wiley.
2. Hofmann-Wellenhof, B., Lichtenegger, H., & Wasle, E. (2008). GNSS – Global Navigation Satellite Systems: GPS, GLONASS, Galileo, and more. Springer.
3. Teunissen, P. J. G., & Kleusberg, A. (Eds.). (1998). GPS for Geodesy. 2nd ed. Springer.
4. ДБН В.1.3-2:2010 «Геодезичні роботи у будівництві». Мінрегіон України.
5. ДСТУ Б В.2.1-30:2014 «Ґрунти. Методи вимірювання деформацій основ будинків і споруд».
6. Державна служба України з питань геодезії, картографії та кадастру. Банк геодезичних даних (інформаційні матеріали).
7. El-Rabbany, A. (2002). Introduction to GPS: The Global Positioning System. Artech House.
8. Van Sickle, J. (2008). GPS for Land Surveyors (4th ed.). CRC Press.
9. Blewitt, G., & Hammond, W. (2019). Advances in GNSS and their applications. Journal of Geodesy.

**Адамчук О.Б.,  
Брик Ю.М.,  
Зверев А.В.**

*магістранти*

*ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»*

### **ІНТЕГРОВАНЕ ПРОСТОРОВЕ УПРАВЛІННЯ ТА АВТОНОМІЯ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ В РАМКАХ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ**

В умовах глибоких соціально-економічних трансформацій та повоєнної відбудови Україна стикається з необхідністю переосмислення підходів до просторового розвитку. Сучасна модель управління територіями повинна поєднувати стратегічне бачення держави, економічну ефективність, соціальну справедливість і екологічну збалансованість. Просторове планування стає

не лише технічним інструментом розміщення об'єктів інфраструктури, а й системним механізмом інтеграції регіонів у єдиний економічний простір країни.

Особливого значення набуває поєднання державної політики просторового розвитку з підвищенням автономії органів місцевого самоврядування. Саме від рівня інституційної спроможності громад залежить ефективність реалізації стратегій сталого розвитку, можливість залучення інвестицій, формування сприятливого бізнес-клімату та підвищення якості життя населення. З огляду на це актуальною є розробка нових підходів до інтегрованого просторового управління, яке базується на синергії стратегічного, галузевого та територіального планування, а також на принципі субсидіарності – розподілі повноважень між рівнями влади залежно від їхньої компетентності та ресурсної забезпеченості.

Метою дослідження є поглиблений аналіз взаємозв'язку між просторовим плануванням і автономією місцевого самоврядування як ключових чинників сталого розвитку територій України. Для досягнення мети поставлено такі завдання: - розкрити роль просторового планування у формуванні цілісного економічного простору держави; - проаналізувати інституційні засади та проблеми впровадження інтегрованої системи управління територіями; - визначити вплив автономії місцевого самоврядування на ефективність реалізації політики сталого розвитку; - сформулювати пропозиції щодо підвищення спроможності територіальних громад у контексті післявоєнної відбудови.

Теоретичну основу становлять положення регіональної економіки, державного управління, сталого розвитку та просторової інтеграції. Використано системний, структурно-функціональний і порівняльний методи для аналізу взаємодії державних, регіональних і місцевих рівнів управління. Особлива увага приділяється концепції інтегрованого просторового розвитку, що передбачає об'єднання містобудівного, економічного, екологічного та соціального планування в єдину систему. У цьому контексті автономія місцевих органів влади є передумовою ефективного використання просторових ресурсів, адже саме громади володіють найточнішою інформацією про локальні потреби, потенціал і проблеми.

Просторове планування в Україні переживає етап активної модернізації. Прийняття Закону України №711-ІХ (2020) започаткувало процес інтеграції землеустрою та містобудівної документації, що дозволило громадам розробляти комплексні плани просторового розвитку. Ці документи визначають довгострокові пріоритети розвитку територій, розміщення виробничих зон, транспортних і соціальних об'єктів, зелених насаджень, територій рекреації тощо. Однак аналіз практики їх розроблення свідчить про низку проблем: кадровий дефіцит, недостатнє фінансування громад, незавершеність цифрових картографічних баз даних та слабку координацію між центральними,

регіональними і місцевими органами влади. Для подолання цих бар'єрів доцільним є запровадження державної субвенції на розроблення комплексних планів, формування єдиної національної геоінформаційної системи просторового планування, що забезпечить відкритість даних і моніторинг виконання стратегій. У європейських країнах просторове планування розглядається як стратегічний інструмент сталого розвитку. Наприклад, Європейська хартія просторового планування та Лейпцизька хартія наголошують на необхідності участі громадськості, прозорості прийняття рішень та балансу між економічними й екологічними інтересами. Для України важливим є запозичення цих принципів – відкритість, партнерство, децентралізація та орієнтація на людину.

Інтегроване просторове управління та автономність місцевого самоврядування є взаємодоповнюючими елементами єдиної політики сталого розвитку України. Ефективне поєднання цих підходів дозволить забезпечити збалансоване використання природних і людських ресурсів, зменшити регіональні диспропорції розвитку, підвищити конкурентоспроможність територій, створити умови для активної участі громадян у прийнятті рішень і сформувавши просторово інтегрований економічний простір держави. Реалізація зазначених підходів у післявоєнний період сприятиме формуванню нової моделі регіональної політики, що базуватиметься на партнерстві держави й громад, діджиталізації управління, ефективному використанні ресурсів та орієнтації на людину як головну цінність сталого розвитку.

### **Список використаних джерел**

1. Долішній М.І. Просторовий розвиток як основа сталого управління регіонами. Львів: ІРД НАН України, 2010.
2. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель», №711-ІХ від 17.06.2020.
3. Мінрегіон України. Аналітична записка щодо стану розроблення комплексних планів просторового розвитку громад. Київ, 2023.
4. Лещух І.І., Мельник М.І. Управлінські аспекти просторового розвитку у післявоєнний період. Регіональна економіка, 2024.
5. Лелеченко А.П. Публічне управління регіональною політикою сталого розвитку в Україні. Дис. д-ра наук з держ. упр. Київ, 2021.
6. Лопушинський І.П., Філіппова В.Д., Плющ Р.М. Механізми забезпечення сталого розвитку територіальних громад в умовах децентралізації. Вісник ХНТУ, 2022.
7. Патон Б.Є. Національна парадигма сталого розвитку України. Київ: Інститут економіки природокористування та сталого розвитку НАН України, 2012.

8. European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU. Luxembourg, 1999.

9. Лейпцизька хартія «Міста Європи на шляху сталого розвитку». URL: <https://irm.mlt.gov.ua/storage/documents/>

**Алексієвич О.В.**

*магістрант*

*ВСП «Інститут інноваційної освіти КНУБА»*

## **РЕКОНСТРУКЦІЯ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ВУЗЛА НА ПЕРЕТИНІ БЕРЕСТЕЙСЬКОГО ПРОСПЕКТУ, ВУЛИЦІ О. ДОВЖЕНКА ТА ВУЛИЦІ В. ГЕТЬМАНА В МІСТІ КИЄВІ**

Автомобілізація та її вплив на міське середовище. Процес масової автомобілізації, який особливо інтенсивно розгорнувся після завершення Першої світової війни, уже наприкінці 1930-х років спричинив критичні наслідки для транспортних систем міст США та Західної Європи. Стало очевидним, що вулично-дорожні мережі, сформовані ще задовго до появи автомобіля, не відповідали новим умовам руху. Це виражалося у збільшенні кількості дорожньо-транспортних пригод, різкому зниженні середньої швидкості пересування, утворенні заторів та зростанні соціально-економічних втрат.

Попри погіршення умов експлуатації автомобіля, процес автомобілізації не лише не припинився, а й набув ще більшої сили. Значна частина міських пересувань у країнах з високим рівнем добробуту почала здійснюватися саме за допомогою легкових автомобілів. Це призвело до поступової ліквідації мережі масового громадського транспорту, що ставала економічно нерентабельною. У низці малих і середніх міст громадський транспорт узагалі був відсутній, і всі перевезення виконувалися індивідуальними автомобілями. Подібна ситуація поставила перед урбанізованими територіями низку надзвичайно складних завдань. Частина американських фахівців – архітектори, містобудівники, транспортні інженери, соціологи – змушені були визнати доцільність «європейської моделі» розвитку, у якій провідна роль відводилася громадському транспорту.

Основною причиною кризових явищ стала низька ефективність використання індивідуального автомобільного транспорту в умовах великих міст, зумовлена потребою у значних площах вуличного простору та обмеженою пропускною здатністю. Водночас перевагою легкового автомобіля залишалася зручність пересування «від дверей до дверей» та високий рівень комфорту. Однак його швидкісні можливості практично не реалі-