

**Міністерство освіти і науки України
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Географічний факультет
Кафедра економічної та соціальної географії**

На правах рукопису

УДК 911.3

**СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ
КОНЦЕПЦІЇ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ
НА ПРИКЛАДІ М. КРОПИВНИЦЬКИЙ**

Галузь знань	10 - Природничі науки
Спеціальність	106 - Географія
Освітня програма	Урбаністика та міське планування

Кваліфікаційна робота бакалавра
студента 4 курсу
освітнього рівня бакалавр
Дібрівного Едуарда Ігоровича

Науковий керівник:
Мельничук Анатолій Леонідович,
Кандидат географічних наук, доцент
кафедри економічної та соціальної
географії

Київ - 2024

ЗМІСТ

	стор.
ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ МІСТ.....	5
1.1. Інтегрований розвиток міст як концепція.....	5
1.2. Приклади впровадження інтегрованого розвитку.....	7
1.3. Модель компактного міста.....	11
1.4. Методика дослідження.....	13
РОЗДІЛ 2. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА М. КРОПИВНИЦЬКИЙ	14
2.1. Економіко-географічне положення.....	14
2.2. Соціально-економічні особливості.....	15
2.3. Планувальні особливості.....	18
РОЗДІЛ 3. КОМПАКТНЕ МІСТО ЯК МОДЕЛЬ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ КРОПИВНИЦЬКОГО.....	22
3.1. Аналіз сучасної моделі розвитку Кропивницького.....	22
3.2. Субцентри активності Кропивницького.....	27
3.3. Рекомендації впровадження інтегрованого розвитку у м. Кропивницький.....	36
ВИСНОВКИ.....	43
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	46
ДОДАТКИ.....	54

ВСТУП

Україна зараз перебуває у стані війни, яку розв'язала російська федерація. Це складний етап, який безпосередньо впливає на всі населені пункти держави: чи то через фізичні руйнування та пошкодження, чи то економічно (інфляція гривні, закриття підприємств), чи то демографічними змінами (міграції усередині країни та закордон). Водночас, окрім розробки планів відновлення та розвитку територіальних громад та комплексних програм відновлення територіальних громад, переосмислюється майбутнє інших громад та яким воно взагалі може бути. Відтак найбільш оптимальною є модель розвитку, яка спирається на інтегрований підхід і враховує різні міські системи. Впровадження цілісних та узгоджених підходів може сприяти сталому й збалансованому розвитку громад країни.

Об'єктом дослідження представленої роботи є розвиток міста Кропивницький. **Предметом** дослідження є просторові та функціональні особливості планування та забезпечення інтегрованого розвитку міста Кропивницький.

Метою роботи є виявлення засад та прикладних аспектів інтегрованого розвитку міста Кропивницький. Згідно з поставленою метою було визначено такі **завдання** дослідження:

1. Дослідити теоретико-методичні засади інтегрованого розвитку міських територій та розкрити поняття концепції інтегрованого розвитку міст.
2. Розглянути передовий досвід впровадження інтегрованого підходу до міського розвитку.
3. Провести суспільно-географічний аналіз розвитку Кропивницького.
4. Проаналізувати планувальну документацію Кропивницького.
5. Виділити та визначити субцентри активності Кропивницького.
6. Надати рекомендації щодо забезпечення інтегрованого розвитку населеного пункту.

Враховуючи мету роботи, поставлені завдання, об'єкт та предмет дослідження, було використано низку **методів**, зокрема: аналітично-описовий, статистичний, історичний, картографічний, ГІС, моделювання в географії.

Робота складається із наступних структурних складових: вступ, основна частина, що включає в себе три розділи, висновки, список використаних джерел та додатки.

У вступі сформовано науковий апарат та актуальність роботи. Перший розділ присвячений теоретичній та методичній частині дослідження. У другому розділі охарактеризовано місто Кропивницький із суспільно-географічної точки зору задля формування підоснови та відповідної бази для наступного етапу дослідження. У третьому розділі проаналізовано сучасну модель розвитку міста, обґрунтовано впровадження інтегрованого розвитку та виділено субцентри активності в м. Кропивницький. Спираючись на попередні результати, було надано рекомендації для забезпечення збалансованого розвитку населеного пункту. Наприкінці роботи підбито основні підсумки та ключові моменти дослідження. Уся використана література, таблиці та ілюстративні рисунки висвітлені в «Списку використаних джерел» та «Додатках» відповідно.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ МІСТ

1.1. Інтегрований розвиток міст як концепція

Міста відіграють важливу роль у сучасному суспільстві, охоплюючи широкий спектр впливу: від економічної активності та культурно-освітніх центрів до розселенських функцій. Задля задоволення нинішніх потреб і подолання зовнішніх та внутрішніх викликів використовуються різноманітні інструменти, адміністративно-планувальні рішення та заходи, які спрямовані на покращення інфраструктури, вирішення різних проблем, підвищення якості життя та створення сприятливого середовища для різноманітних видів діяльності. Стан, при якому дані процеси мають позитивні результати, можна вважати розвитком міста.

Одним із підходів до розвитку міського поселення є інтегрований підхід, згідно з яким передбачається одночасне поєднання в *єдиний процес* трьох компонентів - просторових, економічних та соціальних [111, 39]. Окрім цього, «інтегроване планування також включає визначення відповідної методології процесу планування, залучення зацікавлених сторін та громадськості до процесу планування та управління містом» [39, с. 2].

Концепції інтегрованого розвитку в містопланувальній практиці передувало два етапи, які відбувалися протягом ХХ століття. Ідеї першого було закладено в 1930-их рр. на конгресі сучасної архітектури в Афінській хартії, яка характеризувала місто ХХ ст. як просторове поєднання окремо *функцій житла, відпочинку і праці*. Метою модерністського містобудування було створення кращого суспільства через зменшення нерівності завдяки більш соціально справедливим міським районам, що можна досягти завдяки плануванню простору [1, 48]. Так, з'являються такі типи планувальних структур як мікрорайони, житлові комплекси, рядкова (лінійна) забудова тощо. Також у пріоритеті були чистота, гігієна та здоров'я (інсоляція, свіже повітря, озеленення, водопостачання,

каналізація). Водночас зміни стосувалися самого управління та планування населених пунктів, що проявилось у розробці генеральних планів, функціональному зонуванні території міста, створенні відповідних установ та інституцій [50]. Також у цей період було закладено розвиток, орієнтований на автомобіль, який у 1950-их став міжнародною домінуючою моделлю [10] та має вплив на сучасний вигляд міст, зокрема й українських. *Зруйнувати старе, щоб збудувати нове краще* – так коротко можна описати модерністський підхід до розвитку міст [23].

До 1960-их років модерністське планування залишалося панівним [25], проте дана модель почала зазнавати критики зі сторони громадського суспільства, як от Дж. Джейкобс та її книга «Життя та смерть великих американських міст» (1961) [32]. Символом краху модерністських ідей є підри в 1972 р. у м. Сент-Луїс (США) житлового комплексу Прюїтт-Ігоу. Це викликало переосмислення містопланувальних підходів та виникнення *постіндустріального* міста, для якого характерні: деіндустріалізація (зменшення зайнятості у промисловому секторі, закриття підприємств), глобалізація (виникнення «світових міст»), джентрифікація (трансформація міських районів зі зміною складу мешканців) та інші процеси. Це призвело до зміни фокусу з загальноміського планування до *розробки планів для окремих районів та стратегічного регіонального планування* [50].

Реакцією на кардинальні зміни міського вигляду протягом ХХ ст. стало виникнення у 1990-их рр. руху *нового урбанізму*, який зосереджується на міському дизайні людського масштабу та принципах, які сформульовані у відповідній хартії [59]. Водночас виникає концепція інтегрованого підходу до розвитку міст у зв'язку з проектами оновлення районів у несприятливих умовах [111, с. 1]. Ідейним підґрунтям даного підходу стала Лейпцизька хартія (2007 р.), у якій зазначається важливість інтегрованого та сталого розвитку міст. Документ визначає цю міську політику як *«процес, у якому координуються просторові, галузеві та часові аспекти ключових сфер міської політики»* [37, с. 2]. У 2020 році вийшла оновлена редакція Хартії, згідно якої перетворення міст має

відбуватися із інтеграцією соціальних, економічних та екологічних аспектів сталого розвитку [44]. У хартії виділяються три просторових рівні: *мікрорайони, місто, агломерація (функціональна зона)*; та три виміри європейських міст: *справедливе (just), зелене (green) та продуктивне (productive)* місто. Перший вимір стосується соціальної рівності можливостей, залучення суспільства незалежно від віку, статі, походження, соціально-економічного статусу. Дані ідеї лягають у принцип «Не залишати нікого осторонь», який є керівним правилом для цього виміру. Зелене місто адаптується до наслідків зміни клімату завдяки різним технологічним інструментам та формує функціонально змішане компактне місто невеликих відстаней. Останній вимір сприяє розвитку міського середовища як інноваційного та конкурентоспроможного, використовуючи інструменти цифровізації для створення розумних (smart) систем у місті (мобільність, громадські послуги, енергетика тощо) [44]. Закладені у Новій Лейпцизькій хартії стратегічні принципи належного міського управління, забезпечують основу для координації міської політики в Європі після 2020 року [29].

Отже, концепція інтегрованого розвитку виникає як результат змін підходів у містоплануванні протягом ХХ ст. та створеними ними проблемами й викликами для сталого розвитку міст. Лейпцизька хартія (2007 р.) та Нова Лейпцизька хартія (2020 р.) закладають фундамент, використовуючи інтегрований підхід, для розвитку з фокусом на економічні, соціальні та екологічні складові.

1.2. Приклади впровадження інтегрованого розвитку

Розробляючи нові міські стратегії чи плани, важливо враховувати досвід успішних рішень, помилок та наслідків реалізації. Відтак буде розглянуто шлях впровадження інтегрованого підходу розвитку територій у м. Лейпциг (Німеччина), якому вдалося подолати кризовий стан і вийти на шлях процвітання; та в містах ПАР, які розвивають інтегровані програми для забезпечення сталого зростання й подолання соціальної нерівності.

Лейпциг знаходиться у землі Саксонія на сході Німеччини. Ще 30 років тому місто можна було вважати депресивним через зменшення чисельності населення, неконкурентоспроможну промисловість, безробіття, проте впроваджені протягом останніх десятиліть зміни та політики, змінили курс міста на розвиток [54]. Нині Лейпциг є одним із найшвидше зростаючим за кількістю населення містом країни, чисельність якого становить понад 600 тис. осіб [38].

Перші стратегії для подолання кризи були прийняті на початку 2000-их років, зокрема «Міський план розвитку (STEP) житлового будівництва та міського оновлення» [26]. У плані виділяються території: (1) які потрібно зберегти, зокрема їхню міську тканину, та (2) реконструювати, щоб покращити умови та якість проживання в житлових районах, а також підвищення конкурентоспроможності міських районів у порівнянні із приміською зоною [35]. У 2009 році була прийнята перша *Концепція інтегрованого розвитку міста до 2020 року* (SEKo), яка орієнтувалася на модель розвитку, закладеною Лейпцизькою хартією ЄС. SEKo ґрунтується на соціально-демографічних даних і тенденціях, які сформували 11 концептуальних сфер. Для кожної із цих областей створювався окремий план дій, узгоджений із загальною пріоритетністю заходів стратегії та з іншими сферами, що сприяло переходу від галузевої політики міського розвитку до інтегрованої, із зв'язками між різними секторами [31].

У 2018 році дана концепція була переглянута і сформована нова *Інтегрована концепція розвитку міст для Лейпцига до 2030 року* (INSEK) [31]. Основною ідеєю концепції є стале зростання міста [30] та фокусування на міській мережі, яка здатна адаптуватися до мінливих тенденцій [4]. Ключовими напрямками є «стійке економічне зростання, міцні фінансові ресурси, відповідальне управління природними ресурсами, демократія та соціальна єдність» [4, с. 8]. У концепції можна виділити два взаємопов'язаних рівні, які визначають комплексність розвитку міста: перший - це міждисциплінарні сфери та сектори; другий - це районний масштаб із основними середньо- та довгостроковими заходами дій [4].

Міські політики, зокрема SEKo та дотичні стратегії, призвели до низки позитивних наслідків. Станом на середину 2010-их рр. основні соціально-економічні показники (чисельність населення, рівень працевлаштування, податкові надходження, ВВП на одну зайняту особу та інші) зросли у порівнянні із 2009 роком [30]. Також завдяки реалізації SEKo відбувся розвиток економіки міста, транспортної системи, механізмів залучення громадян, районних центрів, покращення ринку житла, співпраці між науковими інститутами й комерційними компаніями тощо. Водночас були проблеми у координуванні різних відділів та використанні інструментів, а також низка проєктів і планів, що не були реалізованими частково чи повністю [14].

Підсумовуючи шлях Лейпцига у подоланні кризового стану, можна відмітити декілька аспектів. Передусім це управління скороченням міста з метою створення у довгостроковій перспективі можливостей [5], які засновані на керованій політиці зростання та громадській ініціативі [15]. SEKo вдалося повернути місто на шлях розвитку, проте низка чинників [15, 9] призвели до виникнення нових викликів, які потребують вирішення [9].

Південна Африканська Республіка – країна на півдні Африки, яка із середини 1990-их рр. проходить трансформаційний період, пов'язаний із скасуванням політики расової дискримінації, переходом до демократичної системи управління держави. Епоха апартеїду призвела до нерівності у розподілі багатства, доступу до житла, освіти та медичних послуг [49]. Враховуючи наслідки апартеїду та зростання частки міських мешканців у країні на 30% за останні три десятиліття (68,5% у 2023 р.) [57], міста ПАР мають перед собою низку викликів, які місцева влада та державний уряд намагаються подолати.

У 1995 році на загальнодержавному рівні було розроблено Стратегію міського розвитку – інструмент, який призначений для трансформації міст на просторово та економічно інтегровані центри [40]. Протягом XXI ст. було розроблено низку документів та політик [40], зокрема у 2016 році була прийнята *Рамка інтегрованого розвитку міст (IUDF)*, основна мета якої є побудова функціональної системи місцевого самоврядування для управління урбанізації,

економічним розвитком, створення робочих місць та покращення умов життя людей [52]. Згідно бачення IUDF міста та селища є зручними для життя, безпечними, економічно інклюзивними та глобально конкурентоспроможними, що реалізується через 9 важелів, зокрема інтегрованого просторового планування, транспорту, мобільності, інфраструктури тощо [53]. У 1996 р. на локальному рівні в законодавстві було впроваджено *Інтегрований план розвитку муніципалітетів* (IDP), які розробляються на п'ятирічний період [21]. IDP визначає соціально-економічний розвиток території муніципалітету, зокрема розподіл та використання земельних ресурсів, створення відповідної інфраструктури, охорони навколишнього середовища. План розробляється з консультаціями із зацікавленими сторонами та є основою для формування бюджету громади [18].

Отже, міста та муніципалітети ПАР мають значний досвід інтегрованого планування. З однієї сторони, його впровадження можна вважати успішним, адже було покращено міжурядове координування та комунікація, підвищено спроможність місцевої влади здійснювати розвиток на локальному рівні [46], відтак «є дивовижні історії успіху IDP» [47, с.9], а також збільшення економічних показників, зокрема можливостей для працевлаштування в найбільших містах [21]. З іншої сторони, неефективність системи планування [19], відсутність розуміння мети IDP у громадах, недостатня професійність місцевих чиновників [28], особливо у віддалених районах, повільне впровадження відповідних реформ [21], відсутність у мешканців уявлень про їхню роль у процесі планування [55] не дозволили використати цей інструмент на повну силу та виконати всі поставлені цілі. Водночас відсутність відповідних показників та індикаторів для моніторингу виконання ускладнює визначення рівня успіху чи провалу планів [27].

Підсумовуючи досвід та результати впровадження інтегрованого планування міст ПАР та м. Лейпциг (Німеччина), можна виділити низку важливих уроків, які можуть бути корисними для українських міст [33, 55, 41, 51]:

- чітке розуміння стану, у якому перебуває місто (занепад, скорочення, застій чи поступовий розвиток) та його перспектив;

- довгострокове бачення міста в майбутньому;
- узгодження стратегій і планів із бюджетом громади, землеустроєм та іншими сферами;
- впровадження необхідних показників та індексів для моніторингу реалізації планів;
- навчання та розвиток професійних навичок місцевих чиновників, планувальників;
- розвиток потенціалу громадянського суспільства через освіту;
- міжсекторальна комунікація та залучення різних професіоналів, експертів та учасників (НУО, бізнес, громада, навчальні заклади тощо);
- прийняття до уваги думки та пропозиції мешканців, що будуть використанні у виробленні відповідних політик.

1.3. Модель компактного міста

Нинішній розвиток міст часто супроводжується впровадженням різноманітних планувальних концепцій: «стале», «зелене», «безвідходне» міста, транзитно-орієнтований розвиток, циркулярна та локальна економіка тощо. Однією з таких моделей є компактне місто. Вона передбачає інтенсивний розвиток, обмежуючи «розповзання» міста вшир, відносно високу щільність забудови, змішане землекористування, акцент на ефективному громадському транспорті, соціальній інклюзії та різноманітності, якості вуличного простору, а масштаби й розміри є доступними для ходьби чи їзди на велосипеді. Також дана модель відзначається як найбільш стійкий підхід до урбанізму, адже дозволяє зменшити залежність від автомобіля, втрату зелених зон навколо та всередині міста, рівень споживання енергії [2, 8].

Більшість своєї історії міста розвивалися згідно такому підходу, коли міська територія мала такі межі, які можна було подолати пішки. Проте нинішні великі міста, агломерації та мегаполіси значно перевищують розміри античних чи середньовічних громад. Відтак утворюється низка центрів на додаток до

центрального ділового району, навколо яких відбувається розвиток, що формує поліцентричну планувальну композицію міської громади [91, 16]. Ключовою одиницею у такій структурі є *субцентри*, де «зосереджена соціальна та економічна діяльність людини» [16, с. 1].

Використання такого можна знайти в різних містах світу. Як приклад, можна навести стратегічний план «Nanaimo ReImagined» м. Нанайма (Британська Колумбія, Канада), у якому виділяються субцентри, які мають стати осередками активності в місті. Так, визначається три категорії: первинні, вторинні міські центри та центри мікрорайонів. Перші два спираються на транспортну систему і є основними в міській структурі, де люди отримують послуги, гуляють та відпочивають, а також вони вони обслуговують прилеглі райони до громади. Остання категорія визначає існуючі місцеві кластери діяльності, де надаються здебільшого щоденні послуги місцевих жителів [12].

В Україні поступово здобуває популярність модель компактного міста та розвитку субцентрів. Так, ці ідеї закладаються в концепціях інтегрованого розвитку Львову, Подільського району м. Київ, Чернівцях, Вінниці [79, 80, 82, 83, 84]. У даному контексті цікавий приклад останнього міста. Просторовий розвиток обласного центру Вінницької області спирається на так звану вісь «Корсо», навколо якої передбачається щільна міська структура на основі субцентрів з концентрацією різноманітних активностей [82, с. 23].

Незважаючи на переваги, які описані вище, модель компактного міста має свої недоліки. Серед них дослідники та дослідниці виділяють наступні: зростання цін на житло, «зелену джентрифікацію», слабкий вплив компактності території на соціальну справедливість та інклюзію [24, 7, 56]. Однією із головних особливостей цієї моделі є компактність, що знижує використання приватними автомобілями, бо відстані є у пішохідній чи велосипедній доступності. Однак це тезу ставлять під сумнів, «що збільшення щільності забудови обов'язково зменшить кількість подорожей у містах» [6, с.4]. Пітер Гол також стверджує, що подорожі у містах більше пов'язані із доходами та цінами на пальне, ніж безпосередньо із щільністю населення [20, с. 103].

Підсумовуючи, модель компактного міста, яка заснована на поліцентричній структурі, дозволяє найбільш оптимально використовувати міські ресурси та територію, формуючи якісне та доступне середовище. Попри це, модель має свої слабкі сторони та не є чарівною пігулкою, що вмить вирішить усі міські проблеми.

1.4. Методика дослідження

Методологія науки - це система принципів, правил, концепцій та підходів, які визначають спосіб проведення наукових досліджень. Методи поділяють на *філософські, загальнонаукові та конкретно-наукові* (міждисциплінарні та спеціальні) [109].

Задля досягнення поставленої мети та завдань досліджень використано ряд методів. Так, у теоретичній частині роботи було використано джерелознавчий аналіз відповідної літератури, метод кейсів, історичний метод для встановлення змін підходів у містоплануванні протягом ХХ ст. У другому блоці дослідження була проведена суспільно-географічна характеристика м. Кропивницький завдяки наступним методам: описовий, статистично-математичні (обрахунки демографічних та соціально-економічних параметрів), моделювання в географії (прогнозування зміни чисельності, створення схеми просторової щільності населення у ПЗ Surfer) та історичний (встановлення основних етапів розвитку міста у формуванні сучасної планувальної структури). У третьому розділі для виявлення субцентрів активності роботу було розділено на три етапи: перший - аналіз відповідної літератури; другий - використання картографічного методу та формування бази даних у програмному забезпеченні QGIS; третій - кластеризація (моделювання в географії) та класифікація субцентрів, метод SWOT-аналізу використаний для визначення проблем і перспектив виявлених субцентрів. Також у даному блоці роботи запропоновано проєкт для підсилення та розвитку субцентру, зокрема використовуючи програмне середовище SketchUp та Streetmix.

РОЗДІЛ 2. СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА М. КРОПИВНИЦЬКИЙ

2.1. Економіко-географічне положення

Об'єктом даного дослідження є місто Кропивницький, яке є центром Кіровоградської області, Кропивницького району та Кропивницької міської територіальної громади (додаток А, рис. 1) [90, 77]. Окремо можна виділити Кропивницьку агломерацію, що складається із самого обласного міста, Знам'янки, Олександрії та Світловодська [85, 98], та є культурним і промисловим центром [90, 77].

На макрорівні Кіровоградську область і відповідно Кропивницький здебільшого відносять до Центрального, Південного чи Східного економіко-географічних регіонів України [68], через що місто програє конкуренцію іншим більшим обласним центрам, як-от Одеса, Дніпро, Запоріжжя, Миколаїв чи Київ. Розташовуючись у центральній частині держави, Кропивницький фактично перебуває на периферії відносно основних центрів розселення країни.

Транспортне сполучення з іншими містами та регіонами здійснюється завдяки автобусному (дві автостанції приміського й далекого сполучення) та залізничному (станція Кропивницький) транспорту [77]. Цивільний аеропорт «Кіровоград» після кризи 1990-их не функціонує, але вживаються заходи щодо його відновлення [60]. Окрім цього, повз місто лежить дорога міжнародного значення М30 (Стрий — Ізварине), що є частиною європейського автошляху Е50 та Е584, також дороги національного та територіального значення. Відстані автомобільними шляхами до сусідніх обласних центрів становлять: до Черкас - 130 км, до Полтави та Дніпра - по 250 км, до Миколаєва - 185 км, до Одеси - 330 км, до Вінниці - 320 км; до столиці, м. Київ, - 300 км (додаток А, рис. 1) [77]. Залізничне сполучення визначено розташуванням на залізничній лінії Знам'янка — Одеса, що зв'язує місто із Харковом, Одесою, Дніпром, а також Запоріжжям, Львовом, Києвом [102]. У 2023 році була запущена міжрегіональний електропоїзд

Черкаси – Кропивницький [112]. Проте залізнична станція Кропивницький не є вузловою.

З усього вищесказаного можемо зробити висновок про те, що Кропивницький є центром розселення в Кіровоградській області, проте на макрорівні місто не має значного впливу і залишається осторонь від інших великих міст України незважаючи на те, що знаходиться в межах 130-330 км від сусідніх обласних центрів.

2.2. Соціально-економічні особливості

Демографічна ситуація в місті має *негативні тенденції*. Протягом другої половини ХХ ст. чисельність міста зростала й сягала близько 280 тис. осіб у 1992 році [11]. Починаючи із середини 1900-их, кількість населення зменшувалася й протягом 2000-2022 рр. у середньому на 1500 осіб щорічно (на 35 тис. осіб за даний період) (*додаток А, рис. 2*). Нинішня чисельність міста становить *219,7 тис. осіб* [11, 113]. За допомогою методу аналітичного згладжування було спрогнозовано чисельність міста до 2030 року. Згідно прогнозу тенденція до скорочення буде зберігатися і без врахування зовнішніх чинників становитиме *приблизно 210 тис. осіб у 2030 р.* (*додаток А, рис. 2*). Протягом 2012-2021 років середня народжуваність зменшувалася, а смертність - збільшувалася. Міграційний приріст є від'ємним та становить у середньому 330 осіб щорічно [66]. Ще один процес, який відбувається в місті, це демографічне старіння населення. У 2001 році середній вік становив 37,8 років, у 2012 - 39,3 роки, у 2019 - 40,3 роки, у 2021 - 40,8 роки [104, 105, 106]. Підтвердженням цього є віково-статеві піраміди за 2021 р. (*додаток А, рис. 3*), яка відповідає *скорочувальному типу*. Так, основною віковою категорією є особи працездатного віку із домінуючою віковою групою 35-39 років [104].

Повномасштабне вторгнення спричинило приплив внутрішньо переміщених осіб до міста. Станом на березень 2023 року в місті проживало *близько 25 тис.*

ВПО [63], що фактично становить 10% від загальної кількості мешканців. Це спричинило потребу в житлі, яка частково була задоволена збудованими чи облаштованими соціальними гуртожитками [63], також є плани щодо будівництва чи реконструкції наявного житла [61].

Загальна щільність населення становить 2102 ос/км^2 , але враховуючи промислові зони, природні об'єкти та особливості забудови, безпосередня щільність по місту є неоднорідною. Так, за допомогою ПЗ Surfer було створено модель просторової щільності Кропивницького (додаток Б, рис. 1). Найбільше населення концентрується у *багатопверхових мікрорайонах*, як-от Ковалівка, 5/5, Черемушки, Беляєва, Космонавтів та інші. Разом із щільно забудованим малоповерховим історичним центром мікрорайони формують вісь щільного та компактного проживання мешканців. Також є невеликі зони, де наявні багатопверхові житлові масиви (Нове, Гірниче, авіамістечко). Менші значення щільності характерні для півночі, північного сходу, південного заходу міста, де розміщується здебільшого приватна малоповерхова садибна забудова, а також інші нежитлові об'єкти.

У Кропивницькому можна виділити низку промислово-складських зон, зокрема Балашівський промисловий вузол на заході міста, вздовж залізниці у центральній частині, зарезервовані території на сході вздовж траси М-30. Також є невеликі компактні місця розміщення промисловості на околицях та в центрі [108]. У галузевому вимірі наявні підприємства *харчової, легкої, хімічної, нафтохімічної, поліграфічної промисловостей*, а також *машинобудування, металургія, виробництва машин та устаткування та інші* [92]. Понад 65% промислової продукції виробляється підприємствами *переробної галузі*, зокрема харчової промисловості, майже половина загального обсягу промислової продукції області створюється в Кропивницькому та становить понад 20,3 млрд грн [77]. У 2020 році було зафіксовано 3175 підприємств та 11 тис. фізичних осіб підприємців, на яких працювало 50,8 тис. та 19,4 тис. працівників відповідно. Кількість підприємств збільшилася на 700 од. у 2020 році у порівнянні із 2014 р. та на 700 ФОП у порівнянні із 2016 р. [66], що свідчить про збільшення

привабливості та перспектив ведення бізнесу в місті. Кропивницький входить до групи міст із середнім Індексом конкурентоспроможності міст (10 місце у 2021 р., 14 - у 2019/2020 рр. серед обласних центрів) [78]. Також до міста було релоковано більше 20 підприємств із інших регіонів країни [89].

Транспортні послуги забезпечуються комунальним (автобуси, тролейбуси) та приватним (маршрутні таксі) транспортом. Тролейбусна мережа складається із 9 маршрутів та проходить із півночі через центр міста на схід та південний захід, автобусна та маршрутних таксі - із 31 маршрутів, які поєднують центр із іншими мікрорайонами та околицями [77, 86].

Освітні послуги надаються *163 закладами й установами*, зокрема 39 одиниць дошкільної, 40 од. середньої, 5 од. позашкільної, 13 од. професійно-технічної та 20 вищої освіти [77]. Більшість закладів освіти розташовується в центральній частині чи щільно заселених мікрорайонах. У 2023 році чисельність учнів складала 25,8 тис. осіб, що є найбільшим показником за останні 4 роки. Високі значення наповнюваності мають школи, що розташовуються поруч із районами багатоповерхових будинків [81].

У місті діє низка закладів охорони здоров'я як комунальної власності громади, так і приватної, включно із аптеками. Також розташовуються лікарні обласного значення [77]. Великі лікарняні території розташовані здебільшого на околицях житлових районів, проте є корпуси, які розташовуються в центральній частині міста. Аптечні заклади концентруються переважно біля лікарень, на центральних вулицях, у місцевостях із вищою щільністю населення [45].

Культурне життя представлено більше *30 установами та закладами*, які включають музеї, кінотеатри, музичні школи, будинки культури, бібліотеки [77]. Перші три категорії розташовані переважно в центральній частині громади, а бібліотеки характерні для районів багатоповерхової забудови, центру міста [45].

Серед комерційних закладів (торговельних та харчування) присутня просторова диспропорція: більшість закладів харчування концентрується в центральній частині, у мкрн. Ковалівка, Космонавтів; торговельні заклади

поширені по всьому місту, але розміщені здебільшого у вищезгаданих районах та вздовж вуличного каркасу [17, 45].

Підсумовуючи вищесказане, Кропивницький має демографічні проблеми, зокрема скорочення чисельності, процеси старіння мешканців; райони багатоквартирної забудови мають найбільші значення щільності населення та відповідно закладів сфери послуг. Місто має середні показники економічної діяльності, більшість промислової продукції створюються переробною галуззю. Транспортні послуги забезпечуються комунальним та приватним транспортом.

2.3. Планувальні особливості

Виникнення сучасного Кропивницького було обумовлене наступними **факторами та передумовами** [69, 88]:

- розміщення козацьких зимівників, слобід та хуторів, які згодом стали частиною міста;
- топографічні особливості (впадіння 3 річок, здебільшого рівнинний рельєф);
- транспортне розташування (дорога на Хаджибей, Крим та з Січі до Польщі);
- прикордонна територія та закладання у 1752-1754-их роках російським урядом військової бази.

Саме 1754 р. вважають роком заснування міста. Навколо фортеці почали з'являтися солдатські слобідки, купців та переселенців: Биково, Чечора, Пермське, які мали здебільшого прямі вулиці та провулки, утворюючи тим самим квартальну забудову. [69, 88]. На протилежному березі Інгулу, лівому, у 1755 р. збудовано магістрат, що свідчить про *впровадження магдебурзького права* [103]. Дана місцевість отримала назву Поділ (нині сучасний центр міста), для якого була характерна квартальна вулична мережа із вул. Велика Перспективна у ролі головної осі. Протягом наступних десятиліть *Поділ* через низку чинників (зниження ролі фортеці, розвиток торгівлі та ремісництва, розміщення тут адміністративно-управлінських органів) *став ядром поселення* [62]. Статус міста

був наданий 1775 року, затвердивши й офіційну назву міста - Єлизаветград [103]. В останній чверті XVIII ст. планом передбачалося розширення та незначна забудова північних та східних околиць із включенням передмістя Ковалівка (додаток Б, рис. 2) [62]. Ймовірно квартальна та прямокутна сітка вулиць була обрана через простоту та організованість такого планування, водночас це може слугувати маркером російського колоніалізму [115].

Розвиток та ущільнення міста, пожежі стимулювали появи кам'яної забудови на початку XIX ст. З 1830-их років Єлизаветград стає *центром військових поселень* на півдні України [62], що знову принесло військовий чинник у розвиток міста. Пізніше закладається кавалерійський комплекс на Ковалівці, з'єднавши місцевість з центром нинішньою вул. Театральна, яка стала місцем концентрації культурного життя міста [42]. Друга половина XIX ст. характеризується значним промисловим розвитком (харчова, виготовлення сільськогосподарських машин тощо), зокрема завдяки спорудженню залізничної лінії [62]. Наприкінці XIX ст. було відкрито електричний трамвай, маршрути якого забезпечили зручне сполучення між робітничими та промисловими районами, вирішуючи транспортні проблеми [87, 95, 93]. У 1940-их рр. були плани розширення мережі, проте через наслідки військових дій, було зовсім ліквідовано трамвайну систему [70]. Протягом XIX ст. територія міста розширялася на північ, схід, південь та частково на захід, включивши низку сіл та передмість (додаток Б, рис. 2) [95, 70]. На початку XX століття місто було значним *торговим та промисловим центром* із населенням близько 62 тис. осіб, активно відбувається забудова здебільшого одно- та двоповерховими будівлями, зберігаючи містобудівний масштаб та планувальну структуру попередніх періодів [70]. У 1910-их було північніше залізниці закладено робочу слобідку Новомиколаївка, яка мала прямокутну сітку вулиць із парком та будинком культури як центральна композиція району, та авіамістечко [95, 73]. Основною планувальною ідеєю з моменту заснування міста було *розділення території на моно функції*: житлові райони, промисловість, адміністративні послуги, рекреаційні зони, військові комплекси тощо [62].

Протягом 1920-1930-их років відновлювався промисловий сектор міста, з'являлися нові підприємства, зокрема с/г машинобудування та вугледобувної галузі. Поруч із цим збільшувалися робітничі поселення на околицях міста (Балка, Новомиколаївка, Кущівка, утворилася Некрасівка). А також було зведено близько 30 багатоповерхових житлових будинків (здебільшого 3-4 поверхи). Чисельність населення у 1939 р. сягала близько 100 тис. осіб [70]. Роки Другої світової війни залишили відбиток на місті: були пошкоджені як і житлова, так і промислова забудова, частка руйнування останньої сягала 40% [94]. Після війни була відбудова, ліквідація руїн та пошкоджень. У другій пол. ХХ ст. для задоволення потреб зростаючого населення у місті зводилися *нові житлові райони багатоповерхової та садибної забудови* (Арнаутівка, Никанорівка, Масляниківка тощо), приєднано навколишні села (Лелеківка та інші) (*додаток Б, рис. 2*) [70]. Модерністського втручання зазнали історична забудова та місцевості, зокрема Ковалівка, авіамістечко, територія на північ від центру до залізниці (мкрн. 5/5) та інші [70, 72]. З 1950-их *головним напрямком* забудови міста став *західний*. Так, з'явився мікрорайон Черемушки, основний житловий фонд якого – це «хрущівки». Серед інфраструктури наявні автостанція №2, ринки, торгові центри міський дендропарк, корпуси ЦНТУ та гуртожитки, ПАТ «НВП «Радій», обласна лікарня [69, 71]. За генпланом 1982 року місто мало надалі розвиватися у пн-зх. та пд-зх. напрямках, також планувалося створення різнорівневих транспортних розв'язок, винесення аеропорту та деяких підприємств за межі міста [65]. Згодом у південно-західній частині було розбудовано 101-ий та 102-ий мікрорайони, проте через соціально-економічні проблеми не вдалося повністю реалізувати задумані ідеї, зокрема у будівництві 101-го мкрн., який залишився фактично недобудованим. План 102-го був розрахованим приблизно на 30 тис. осіб, із заходу на схід мікрорайон мав розрізатися пішохідною вулицею (нині частково реалізована як алея), яка вела б до спортивного комплексу, навколо якого мав бути великий парк, а сучасна вулиця Каденюка мала бути бульваром [75, 76]. Також протягом 1950-60-их рр. на заході міста утворилася та розвинулася Балашівська промислова зона (*додаток Б, рис. 2*) [74].

Для 1990-их років була характерна *соціально-економічні кризи*, внаслідок якої частково змінилася структура економіки міста: деякі підприємства занепали, відбулася комерціалізація простору, розвинувся сектор послуг тощо. Через ці процеси значних просторових змін, окрім виникнення дачно-садибних товариств на околицях, у планувальній мережі не відбулося. Згідно схеми зонування території (2013 рік) було сформовано межі міста, які є нині [108]. Сучасне бачення розвитку міста та відповідні стратегії будуть розглянуті у розділі 3 «Компактне місто як модель інтегрованого розвитку Кропивницького». Адміністративно місто поділено на два райони – Фортечний та Подільський. Перший охоплює північні та західні частини міста, а другий – східні та південні. Також наявні історичні та верникулярні місцевості (Ковалівка, мікрорайон 5/5, Друкарня, Лелеківка, Кущівка та інші) (*додаток Б, рис. 3*) [90].

Підсумовуючи, нинішній вигляд Кропивницького, його вулична мережа та забудова в основному сформувалася протягом двох періодів: перший (сер. ХІХ ст. - поч. ХХ ст) – райони навколо фортеці та центру, північніше залізниці, східніше р. Біянка; другий (2-га пол. ХХ ст.) – приєднання навколишніх сіл, будівництво модерністських мікрорайонів, розвиток промислових зон (*додаток Б, рис. 2*).

РОЗДІЛ 3. КОМПАКТНЕ МІСТО ЯК МОДЕЛЬ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ КРОПИВНИЦЬКОГО

3.1. Аналіз сучасної моделі розвитку Кропивницького

Міський ландшафт Кропивницького протягом майже трьох століть пережив ряд етапів розвитку та трансформацій, розпочинаючи від класичної забудови XVIII-XIX століть та завершуючи епохою модерністських мікрорайонів, що було описано у попередньому розділі. Дослідження сучасної моделі розвитку міста дозволить визначити тенденції та перспективи майбутнього. З цією метою буде проведено аналіз ряду планувальних, стратегічних документів, які визначають напрямки розвитку міста у коротко- та довгостроковому баченні.

Однією з найбільш важливих планувальних документацій в українському законодавстві є генеральні плани. Попередній **генплан 1982 року** визначав стратегію розвитку у *південно-західному та північно-західному напрямках*. Цей план передбачав будівництво транспортної інфраструктури, формування багатопверхових житлових районів, зведення соціальних об'єктів (таких як дитячий юнацький центр та заклади культурно-побутового обслуговування), а також створення туристичного «золотого кільця», з'єднаного єдиною транспортною мережею, винесення деяких промислових підприємств та територію аеропорту за місто тощо [65, 97]. Цей генплан відображає модерністське планування з відносно *чітким функціональним зонуванням з виділенням основних зон*: житлової, промислової, рекреаційної, що особливо простежується в новозбудованих мікрорайонах. Реалізувати всі ідеї не вдалося, що, з одного боку, зберегло природні зони й містопланувальну структуру попередніх етапів. У 1999 році проектний інститут «Діпромiсто» оновив **генеральний план для міста Кропивницького**, затверджений у 2000 році [114]. За його мету ставиться створення такого *середовища, яке є комфортним та зручним для життя людини* [64]. Основними ідеями є створення нових житлових зон: зведення декількох багатоквартирних мікрорайонів на заході міста,

розширення садибної та дачної забудови на околицях; розвиток Балашівського промвузла та східної промзони; будівництво транспортної інфраструктури (у деяких випадках на місці зелених зон, існуючої забудови), зокрема 4 мости через річки, декілька проїздів через залізницю на півночі; створення зон для відпочинку (парки, благоустрій набережної р. Інгул). Бачення Кропивницького згідно генплану – це розширення житлової та промислової забудови у західному і східному напрямках, зберігаючи автомобілецентричну парадигму. Проте тут закладається ущільнення житла в центральній частині та розвиток рекреаційних, зелених територій.

У 2013 році був розроблений **План зонування території міста Кропивницький**. Даний план визначає функціональне використання території, її ландшафтну організацію та встановлює вимоги до будівництва [96]. План зонінгу *відображає ті концептуальні ідеї, які були сформовані в генплані 2000 року*, проте в менших масштабах. Насамперед це включає невелике розширення садибної забудови на північних, східних і південних околицях міста, а також багатoverхової житлової на заході. У центральній частині передбачається ущільнення забудови, використовуючи промислові території та малоповерхові житлові зони. Також враховується розширення промзон вздовж залізниці біля селища Нове, на західному та східних індустріальних майданчиках. Зміни в транспортній інфраструктурі стосуються проїздів під залізничними лініями, зведення декількох мостів через річку та прокладання вулиці частково вздовж річки Інгул. Зелені зони на південному сході залишаються збереженими для рекреаційного використання [108]. План функціонального зонування *продовжує екстенсивний шлях розвитку*, який простежується щонайменше з планів 1980-их років: розширення житлових зон на околицях, розбудова транспортної інфраструктури.

Іншим важливим документом, що охоплює все місто, є **Стратегія розвитку Кропивницької МТГ на період до 2030 року**. Розробка розпочалася у 2021 році, проте через повномасштабне вторгнення була призупинена та частково відновлена у 2023-2024 роках [110]. Основна мета Стратегії полягає в

забезпеченні зростання економічного потенціалу, вдосконаленні міської інфраструктури, підвищенні якості комунальних послуг, а також акцент на розвитку новітніх технологій, включаючи концепцію «розумного міста» [107]. Для розроблення та обговорення документа було створено 5 робочих груп, до яких були залучені представники освітніх закладів, громадських організацій, підприємців тощо [101]. Залучення різних стейкхолдерів покликане забезпечити всебічний та репрезентативний підхід до визначення стратегічних напрямків розвитку міста та врахування потреб різних груп громади.

У першій половині 2020-х діяла **Програма економічного і соціального розвитку міста Кропивницького на 2021 рік і основні напрями розвитку на 2022 і 2023 роки**. Це основний комплексний програмний документ, який був розроблений на середньостроковий період. Він визначає 4 цілі: *конкурентоспроможна економіка, розвиток людського капіталу та підвищення якості життя населення, сталий розвиток міста, поліпшення екології*. Головною метою даної Програми є покращення умов життєдіяльності населення, зосереджуючись на нарощуванні потенціалу реального сектору економіки, стимулюванні інвестиційної діяльності, удосконаленні якості надання послуг та підвищенні матеріального добробуту громадян. Для досягнення цього розроблено *41 галузева програма*, які стосуються сфери економіки, культури та туризму, охорони здоров'я та спорту, соціальної, транспортної інфраструктури, благоустрою, документації, взаємодії із інститутами громадянського суспільства та громади тощо [99]. Основний фокус даних програм полягає у підтримці та забезпеченні нормального функціонування міста: ремонті соціальних об'єктів, вуличної та житлово-комунальної інфраструктури, поліпшення економічної діяльності, допомога різним верствам населення тощо.

Також діяльність міського голови підсумовується у відповідному звіті **«10 пріоритетів розвитку міста. Річний звіт міського голови Райковича А.П.» (2021 рік)**. Близько половини із цих напрямків стосується безпосередньо «матеріального» розвитку міста – реконструкції та ремонту будівель, шкіл, лікарень, інженерних мереж; ремонту дорожньої інфраструктури, благоустрою

міського середовища, розвитку муніципального транспорту. Інші напрямки фокусуються на соціально-культурній сфері: фестивалі, підтримка молоді, спортивні змагання, охорона здоров'я тощо. Перші два напрямки орієнтуються на залучення інвестицій та зменшення рівня корупції [100].

Узагальнюючи вищезгадані стратегічні та планувальні документи, програми, можна виділити низку аспектів розвитку Кропивницького у коротко- та довгостроковій перспективах (рис. 3.1). Передусім це *відсутність* владними структурами, бізнесом та громадою *чіткого спільного бачення майбутнього міста*. Наявна містопланувальна документація, яка розроблена 10-20 років тому, *відображає* той *модерністський підхід до розвитку міст*, що був сформований у ХХ столітті. У даному випадку він стосується розростання міської забудови на околицях (urban sprawl); будівництва дороговартісних інфраструктурних об'єктів, як-от: дороги, мости, розв'язки тощо; *відсутність залучення громадськості до прийняття рішень*. До того ж наскільки ці рішення відповідають потребі мешканцям, реальним можливостям міста та загалом вимогам сучасності залишаються відкритими. Більшість складних інфраструктурних проєктів, включно з транспортними й житловими, які були заплановані протягом останніх двох десятиліть, не були реалізовані, що породжує питання щодо актуальності та необхідності існуючих містобудівних планів. З іншої сторони, протягом цього часу діяли програми економічного і соціального розвитку та відповідні галузеві плани, які фактично формували міську політику. Їхній основний акцент був не стільки у просторовому розвитку, скільки в простій підтримці ключових систем міста (освітній, охороні здоров'я, житлово-комунального господарства, вулично-дорожнього простору та інших). Об'єднуючим документом мала стати Стратегія розвитку Кропивницької МТГ, проте ситуація та контекст, у якому її розробляли, змінилися. Відтак до фокусу на покращенні якості життя, інфраструктури та економіки додалася воєнна та післявоєнна відбудова з усіма її змінами та наслідками.



Рис. 3.1. Стан реалізації головних планувальних ідей Кропивницького (створено автором)

Ураховуючи вищезгадані аспекти, Кропивницький має отримати таку модель планування та організації міського простору, яка спрямована на забезпечення сталого та інтегрованого розвитку різних сфер і систем. Як зазначалося у першому розділі, однією із таких може виступати модель компактного міста. Важливою складовою даної структури є мережа субцентрів, навколо якої буде формуватися міська компактність. Цей підхід передбачає перехід від моноцентричного міста до поліцентричного, що сприятиме покращенню розподілу функцій у міському просторі. У наступному пункті буде детально розглянуто та виділено субцентри активності Кропивницького, які мають важливе значення для розвитку міста.

3.2. Субцентри активності Кропивницького

Кропивницький співмірний за площею із Полтавою та Вінницею, проте поступається їм за чисельністю населення. Останнє можна пояснити низкою причин та факторів, серед яких є значна частка садибної забудови, яка становить 3/4 від площі житлової території міста (*додаток Б, рис. 1*). Більшість цієї території — це колишні сільські поселення, що були приєднані протягом розширення та розвитку міста у минулих століттях. Проте і нині планувальні документи передбачають розширення забудови, зокрема під приватні будинки, на околицях. Зі свого боку такий підхід створює додаткові виклики до інфраструктури та управління громадою. Відтак дослідження та аналіз субцентрів Кропивницького дозволить визначити місця зосередження різноманітних функцій, які формують просторову структуру міста задля організації компактного міського простору.

Громадський центр або **субцентр** — це зони, де щільно розміщуються заклади сфери послуг, туризму, освіти та культури, адміністративні будівлі та інші об'єкти, які є атрактивними. Такі місця забезпечують взаємодію між людьми та сприяють створенню місцевої громади.

Враховуючи попередній аналіз літератури та українські державні будівельні норми [67], було визначено наступні **критерії для виділення громадських центрів** у Кропивницькому:

- **транспортні послуги:** близькість та доступність до зупинок громадського транспорту, автовокзали, залізничні станції й зупинки, пересадкові вузли;
- **пішохідні публічні простори:** площі, парки і сквери, пішохідні вулиці та зони, набережні водних об'єктів;
- **громадські послуги:** адміністративні, медичні, освітні, спортивні, банківські, юридичні установи;
- **заклади культури:** музеї, театри, галереї, бібліотеки, формальні та неформальні заклади культури;

- **заклади торгівлі:** магазини, ТРЦ, ТЦ, ринки;
- **заклади харчування:** ресторани, кафе, кав'ярні, бари, заклади фаст-фуду;
- **інші заклади:** офісні приміщення, готелі, СТО, салони краси тощо.

На основі вищепереліченого, враховуючи контекст Кропивницького, його структуру забудови, щільність розселення та інших факторів було виділено **категорії громадських центрів** різного рівня:

Загальноміський центр (1-ий рівень) – центральна частина міста, яка характеризується високою різноманітністю функцій, послуг та просторів: культурних, торговельних, адміністративних, розважальних, туристичних, офісних, транспортних та інших. Центр відзначається як місце для всіх груп мешканців та приїжджих, поєднуючи різні соціокультурні та економічні активності й події, як-от: екскурсії, концерти, фестивалі, акції та протести тощо. Відповідниками в англійській містопланувальній літературі є «downtown» або «central business district» (CBD).

Районний центр (2-ий рівень) – центр, у якому присутня значна концентрація різноманітних послуг, здебільшого торговельних. Даний субцентр служить важливим пунктом надання сервісів та є привабливою точкою для мешканців прилеглих мікрорайонів та місцевостей, де вони можуть отримати певний набір послуг, здійснити покупки, відпочити.

Локальний центр (3-ій рівень) – центр певного мікрорайону чи місцевості, де концентрація об'єктів є доволі низькою, а надані послуги є базовими та призначеними для задоволення щоденних потреб мешканців даної території. Такі субцентри відіграють роль у забезпеченні місцевого населення елементарними сервісами, які необхідні для повсякденного функціонування та забезпечення комфорту життя мешканців мікрорайону.

Також додатково можна виділити **потенційний локальний центр**, який представляє собою перспективну точку розвитку й організацію міського простору.

Для дослідження та визначення субцентрів активності в Кропивницькому було проведено збір у геоінформаційному середовищі QGIS вищенаведених даних з відкритих джерел та картографічних сервісів. Враховуючи концентрацію різних

зокрема туристичних й адміністративних, які здебільшого відсутні в інших субцентрах. Найбільшою категорією є заклади торгівлі, які представлені магазинами, кіосками та ринками. Також варто зазначити, що центр має значну кількість закладів харчування, що здебільшого не простежується в інших місцях громади. Основними осями є вулиці Велика Перспективна та Театральна, також значна активність спостерігається на вул. Героїв Маріуполя, Пашутинська, Чорновола, Гоголя, Шевченка. Через квартальну забудову форма даного громадського центру є прямокутною, витягнутою з північного сходу на південний захід. До того ж ця частина міста має значну кількість пішохідних просторів, серед яких набережна річки, пішохідна вул. Театральна та частково вул. Пауценка, Центральний парк, площі Героїв Майдану, Богдана Хмельницького та Музейна. Окрім цього, варто зазначити, що більшість з цих місць та вулиць потребують ремонту, реконструкції чи переосмислення функцій. Вищезазначені фактори є ключовими у виділенні цієї частини міста як загальноміського центру.

Районні центри:

Ковалівка розташована на захід від центральної частини південніше залізниці та представляє собою житловий мікрорайон, головною вулицею якого є Вокзальна. Навколо неї сконцентрована основна активність, яка розташована на перших поверхах будівель та в тимчасових спорудах. Мережа громадського транспорту здебільшого зв'язує із центральною частиною, мікрорайоном Космонавтів, північними та східними околицями. Поміж особливостей громадського центру є близькість до залізничного вокзалу (до 700 метрів), університету, а також наявність Ковалівського парку та Космонавтів, доступ до р. Інгул, які могли б стати частиною водно-зеленої мережі відповідного міського каркасу. Також на Ковалівці знаходиться неактивний ремонтно-механічний завод, який може бути ревіталізованим та стати точкою поєднання місцевості з центром міста.

Наступний субцентр розташований навколо північно-східної сторони **фортечних валів**. Основною вулицею є Соборна, яка з'єднує два значних вузлів активності (центр міста та Критий ринок). Уздовж вулиці знаходяться

здебільшого торговельні заклади, як от два торгових центрів, також медичні, адміністративні. Унікальним об'єктом даного субцентру є фортечні вали, територія яких використовується для приміщень лікарні та як місце пам'яті. Проте цей простір має значно більший потенціал, реалізація якого могла б підсилювати даний громадський центр.

Критий ринок — субцентр, який має назву від однойменного об'єкту та є вернекулярним районом для населення. Знаходиться у західній частині міста. Основними вулицями є Тельнова, Академіка Тамма, Вокзальна та Соборна. Провідною функцією є торговельна, адже тут концентрується близько п'яти ринків на додачу до звичайних магазинів. Проте значна частка торгівлі є стихійною, нерегульованою із елементами візуального забруднення фасадів. Також громадський центр має велику озеленену пішохідну зону у вигляді дендропарку та скверу Слави. Окрім того, на території присутня автостанція приміського сполучення, зупинки громадського транспорту. Усе це створює простір, де взаємодіють різні групи населення (наприклад, містяни та приїжджі жителі навколишніх сіл).

Останній субцентр даної категорії знаходиться на південному заході міста у центрі великого житлового **102-го мікрорайону** (або ж **Космонавтів**). Головними осями є вулиці Незалежності, Жадова, Каденюка (Пацаєва) та Алея визволителів міста. Окрім комерційної функції, яка тут присутня у вигляді магазинів, ринків, ТЦ, ще наявні заклади дошкільної та середньої освіти, поруч університет, медичні установи, заклади харчування. Також навколо та всередині громадського простору є сквери, реконструйована пішохідна алея, Дендропарк, лісопарк «Добруджа». До того ж варто відзначити досить гарне сполучення громадським транспортом з центром та з іншими місцевостями міста (загалом 20 маршрутів).

Локальні центри:

Селище Нове знаходиться на заході міста і є відділене від решти міста промисловими зонами. Субцентр розвинувся на базі невеликого житлового масиву, який будувався для працівників чавуноливарного заводу. Основною віссю є вулиця Металургів, уздовж якої розміщені об'єкти торгівлі, освіти (школи,

дитячі садки), медичні, стадіон «Металург», 3 паркові зони, заклади культури та релігії. Характерною особливістю Нового є його відмежованість від міста, що погіршує його сполученість та зв'язок із рештою громади. Водночас така ситуація дозволяє перетворити цей мікрорайон на «місто в місті», якщо розвивати локальні ресурси, зокрема людські.

Наступний субцентр розміщений на перетині вулиць Маланюка, Кропивницького та **Полтавської**. Від останньої і має назву, як перцепційний район. Серед головних функцій можна відзначити торговельну, зокрема ринок та ТЦ, транспортну, яка виражена пересадковим вузлом між громадським та приватним транспортом із залізничним. До того ж у межах 1,5 км знаходиться автобусна станція далекого сполучення. Сквер між вул. Маланюка та Полтавська є популярним місцем для очікування електропоїздів.

Далі на південний захід розташований субцентр — **мікрорайон 5/5**. Вулиця Велика Перспективна та Студентський бульвар є головними у цій місцевості, де концентруються заклади торгівлі, харчування, медичні, освітні тощо. Характерною особливістю даного громадського центру є значна наявність закладів дошкільної, середньої та вищої освіти, через що тут багато молоді та студентів. Відтак є незначний вплив ефекту «студентифікації», що призводить до відкриття сучасних закладів послуг. До того ж варто відмітити, що мікрорайон 5/5 має «людський масштаб» вуличного простору та є привабливим для активізації перших поверхів, адже вулиці є озелененими, а будинки мають середньоповерхову забудову, що підвищує щільність населення.

На території місцевості можна виділити два субцентри. Перший, **Балашівка-1** - уздовж вулиць Степняка-Кравчинського, Дарвіна, Кільцевої. Тут розташована низка торговельних об'єктів, центральна районна лікарня, а також ряд адміністративних установ, серед яких Кропивницька районна державна адміністрація. На захід від субцентру знаходиться Балашівська промислова зона. Окрім цього, поруч є лісопарк «Добруджа» та парк ім. Степняка-Кравчинського. Ці об'єкти є спільними з субцентром **Балашівка-2**, який лежить у межах вулиць Київська, Дніпровська, Слободянюка, формуючи собою трикутник. Усередині

нього знаходяться ринок, кіоски, амбулаторія, Вознесенський храм. Одними із особливостей цих центрів є компактність закладів та установ, що там розташовуються, межування із великою промислово-складською зоною, а у структурі забудови домінує садибна.

Селище Гірниче розташовується на південному сході міста. Основними осями є вулиці 5-а Лінія, 9-та Лінія. Субцентр знаходиться у центрі даного мікрорайону, де є заклади торгівлі, медицини, релігії, а також парк. Щільна малоповерхова забудова (2-5 поверхів), яка не є типовою для околиць Кропивницького, дозволяє створювати місцеву спільноту, гуртуватися навколо субцентру, місцевості.

Південніше центру міста та східніше фортеці сформований субцентр **Пермський**. Він розташований здебільшого на Європейському проспекті, Фортечному провулку, вулиці Куроп'ятникова. Тут спостерігається значна концентрація закладів торгівлі, освіти, медичні установи, які розташовані компактно у просторі. Даний громадський центр - один із небагатьох у місті має упорядковану річкову набережну, доступ до зелених фортечних валів та скверу Борців за волю України, які при подальшому розвитку субцентру можуть бути поєднані між собою в пішохідно-зеленому коридорі.

Наступний субцентр складається із двох мікрорайонів - **Беляєва** та **Черемушки**. Головними вулицями є Френчка, Тельнова. Серед провідних функцій можна відзначити торговельну та освітню. Також до даного субцентру примикають низка медичних установ, університет. Зелені зони представлені Дендропарком та лісопарком «Добруджа».

101 мікрорайон є субцентром, який знаходиться на західній околиці міста та являє собою невеликий житловий масив. Тут розташовані об'єкти торгівлі, ринок, а також ТЦ «Епіцентр», яким користуються як і мешканці громади, так і району області. Однією із проблем мікрорайону є його незавершеність, що проявляється у планувальному аспекті (незакінченість житлової композиції та забудови), відсутності соціальної інфраструктури, включно з освітніми закладами.

На північ від залізничних колій знаходяться мікрорайони Некрасівка, Новомиколаївка та Авіамістечко. На межі перших двох сформований субцентр (**Некрасівка - Новомиколаївка**) уздовж вулиці В. Нікітіна. Серед основних функцій можна відзначити торговельні, освітні, медичні, рекреаційні, що включають два парки. Забудова здебільшого приватна садиба, проте є багатоповерховий житловий масив у межах вул. Миру, Севастопольської, Варшавської та Нікітіна. Також у відносній близькості знаходиться автобусний і залізничний вокзали, неактивний аеропорт.

Уздовж вул. Героїв-земляків (Короленка) та С. Чобану створився субцентр **Авіамістечко**, який є витягнутим із північного сходу на південний захід. Активність представлена закладами харчування, торгівлі, зокрема ринком, медичними та освітніми установами. Також поруч знаходиться лісопарк, у якому є доступ до Миколаївського пляжу на р. Інгул. Забудова здебільшого багатоповерхова мікрорайонного типу, а садибна - на південь від вул. Героїв-земляків (місцевість Новомиколаївка). Із особливостей Авіамістечка можна виділити наявність двох стадіонів, значна площа віддана під гаражні кооперативи (18,8 га), покинуті промислові території та будівлі авіаційно-ремонтного заводу.

Потенційні локальні субцентри:

Можливим субцентром є територія на схід від центральної частини міста навколо **дитячої обласної лікарні**, де, окрім медичних, уже існують торговельні функції. Головними вулицями нині є Героїв Маріуполя, Олександрійська та Олександрівське шосе. У випадку регенерації чи забудови промислових зон, що передбачено генпланом та планом зонування, то до основної осі може додатися ще вул. Покровська. Серед пішохідних публічних просторів можна виділити парк та набережну р. Інгул, які потребують реконструкції та облаштування.

Далі на схід по вулиці Героїв Маріуполя на перетині із вул. Кониського (Жуковського) є потенційний субцентр **Катранівка**. Нині присутня незначна торговельна активність, а також поруч наявні освітні заклади. У близькості знаходиться два багатоквартирних будинки, проте садибна є основною забудовою.

Зелений простір після його реконструкції може стати місцем для об'єднання навколишньої громади.

У структурі громадських центрів міста можна виокремити головну просторову вісь, яка простягається на близько 9 км і проходить вулицями *Полтавська — Маланюка — В. Перспективна— Соборна — Тельнова — Коваленка — Незалежності* (рис. 3.2). Дана вісь включає наступні субцентри: Полтавський, мікрорайон 5/5, центральна частина міста, Фортечний, Критий ринок, мікрорайон Космонавтів. Дана вісь є головною артерією громади, де сконцентровано більшість закладів комерції, сфери послуг, адміністративних, культурних установ, пішохідних публічних просторів, а також простежується щільність проживання (додаток Б, рис. 1). Із наведеного історико-планувального аналізу у другому розділі можна виділити наступні *етапи формування осі*, які є важливими для розуміння особливостей забудови, масштабів вулиць та просторів:

- **I-й етап:** від початку міста до середини ХХ століття вісь проходила від фортеці св. Єлисавети на північний захід по вул. В. Перспективна (приблизно 10 кварталів). Це були місця знаходження адміністративних будівель, прибуткових будинків, об'єктів торгівлі, базарів;

- **II-й етап:** протягом другої половини ХХ ст. вісь розширилася через спорудження мікрорайонів 5/5 на північному сході та Черемушків, Космонавтів на заході. Відтак з'явився модерністський ландшафт із ширшими вулицями, багатоповерховою забудовою та монофункціональним розподілом території.

- **III-й етап:** від 1990-х років відбувається сучасний розвиток осі субцентрів, для якого характерні процеси комерціалізації перших поверхів, туристифікації, формування багатофункціональних просторів.

Підсумовуючи вищесказане, протягом дослідження було визначено ряд субцентрів, навколо яких має розвиватися місто задля забезпечення сталого та стійкого міського середовища. Так, центральна частина міста є головним громадським центром громади, великі житлові масиви багатоповерхової забудови формують центри районного чи локального значення, у садибних зонах розміщені субцентри локального масштабу. Низка субцентрів утворюють просторову вісь,

що проходить вулицями *Полтавська — Маланюка — В. Перспективна— Соборна — Тельнова — Коваленка — Незалежності*. Узагальнену характеристику усіх субцентрів можна подати у вигляді SWOT-аналізу:

- **сильні сторони:** ряд субцентрів формують вісь, головну артерію міста;
- **слабкі сторони:** зношеність, низька якість та недоступність пішохідного вуличного простору, що впливає безпосередньо на комфорт перебування та активність субцентрів; деякі місцевості із садибною забудовою не формують центрів тяжіння; відносно низький рівень будівництва нового житла й інших об'єктів;
- **загрози:** старіння населення; нестача фінансових ресурсів через економічні виклики війни; відсутність кваліфікованих спеціалістів для реалізації різних проєктів; адміністративні перепони впровадження заходів та стратегій; фізична зношеність житлового фонду; хаотична забудова; наслідки змін клімату;
- **можливості:** долучення до європейських міських програм як частина євроінтеграції України; формування мережі пішохідних зон; оптимізація районного поділу міста задля ефективного управління територією; залучення інвестицій для реалізації проєктів та стратегій; розвиток та інтеграція водно-зелених зон субцентрів.

3.3. Рекомендації впровадження інтегрованого розвитку в м. Кропивницький

Важливою складовою даної роботи є надання рекомендацій щодо забезпечення інтегрованого розвитку Кропивницького. Враховуючи вищезазначені у розділі проблеми розвитку міста (невідповідність планувальної документації сучасним потребам громади, відсутність спільного бачення розвитку, екстенсивне зростання міста тощо) та виділені субцентри активності, доцільно запропонувати такий проєкт, який би покращив якість життя мешканців та забезпечували сталий розвиток, використовуючи інтегрований підхід. Для впровадження даних намірів запропоновано проєкт публічного простору, який

ґрунтується на вивченні успішних практик міського планування та дизайну, а також на основі потреб та можливостей місцевої громади.

Пропозиція щодо публічного простору.

Контекст ділянки. Було обрано безіменний проїзд між вулицею Євгена Маланюка та залізничними коліями (зупинний пункт 290 км). Досліджувана ділянка для трансформацій розташовується на північний схід відносно центру міста (*додаток Г, рис. 1*). Вона є складовою субцентру Полтавський і відіграє важливу роль, адже з'єднує зупинку електропоїздів із сквером, ринком та зупинкою міського громадського транспорту (сполучення із центром, північними та західними околицями). Цю територію можна охарактеризувати як «ворота в місто», тому що значна частина приїжджих до Кропивницького використовує саме цей залізничний зупинний пункт.

Безпосередньо ділянка розділяє собою промислові (західніше проїзду) та комунально-складські (східніше проїзду) зони (*додаток Г, рис. 2*). В останній надаються логістичні послуги, торговельні (ТЦ «Полтавський»), адміністративні (Укрпошта, міськрайонний центр зайнятості), а також з обслуговування авто. На перших поверхах найближчих багатоповерхових будинків розміщуються заклади послуг, такі як аптека, приватні лікарські кабінети та інші. По вулиці Кропивницького знаходиться ринок продуктових та непродуктових товарів. Між вул. Полтавська та Маланюка є приміщення супермаркету та розбитий сквер, який використовується місцевими мешканцями для відпочинку або людьми для очікування громадського чи залізничного транспорту.

Основними пішохідними напрямками є наступні: від залізничної зупинки через досліджуваний проїзд та сквер до зупинки громадського транспорту або ж до найближчого ринку. Також люди пересуваються тротуарами вздовж вулиць Полтавська, Маланюка та Кропивницького.

Аналіз ділянки. Уздовж самого проїзду присутні об'єкти торгівлі (продуктовий і меблевий магазини), перукарня та недобудована церква (*додаток Г, рис. 2*). Значну частку проїзду займає безпосередньо проїзна частина (*додаток Г, рис. 5 (б) та рис. 5(в)*), якою користуються як автотранспорті, так і пішоходи.

Це пов'язано з тим, що тротуари є досить вузькими (*додаток 3, рис. 4*), моментами необлаштовані (відсутні, з перепонами тощо). Тому при висадці із електропотягу формується натовп, який здебільшого йде саме проїжджою частиною. Остання розділена з тротуаром зеленою зоною. Серед озеленення присутні дорослі дерева, рослинний покрив представлений газонами та чагарниками навколо зупинкових платформ. Через відсутність сміттєвих баків відходи акумулюються в рослинності біля залізничних колій. Основними користувачами простору серед місцевих є мешканці різного віку та зайнятості, які транзитно проходять. Серед приїжджих осіб можна відмітити торговців на ринку, батьків з дітьми, студентів, працівників 25-50 років (маятникові міграції із сіл у місто та назад), працівників дотичних закладів, людей старшого віку.

Також варто зазначити, що проїзд через залізницю з'єднує вулицю Гостомельську, проте облаштований переїзд відсутній, доступно лише для пішоходів, двоколісного транспорту (*додаток Г, рис. 5(в)*).

Проблеми ділянки. Серед наявних проблем ділянки можна відзначити наступне (*додаток Г, рис. 4*):

— необлаштована територія перед зупинкою електропотяга, що створює незручності для користувачів, особливо після опадів; рослинний покрив є недоглянутим (моментами є витоптаний), покриття доріжок є ґрунтовим;

— вузькі тротуари користуються малим попитом;

— покриття проїжджої частини з вибоїнами, тріщинами та ямами, що ускладнює рух як і для різноманітного транспорту, так і для пішоходів (ураховуючи відсутність освітлення, у нічний час збільшуються ризики отримати травму);

— при перетині проїзду із вул. Євгена Маланюка відбуваються конфліктні ситуації між пішоходами та власниками автотранспорту, адже люди йдуть проїжджою частиною та переходять дорогу до скверу (відсутня розмітка);

— відсутність зручностей, як-от лавки для сидіння та відпочинку, сміттєві урни, освітлення, що зменшує комфортність очікування залізничного транспорту;

— через те, що проїзд розташовується між складськими зонами, загальний вигляд є індустріальним;

— заклади, що розташовуються по обидва боки проїзду, мають непривабливий вигляд; також присутня недобудована церква.

Мета концепції. З огляду на унікальну функцію ділянки як транспортного вузла між містом та поселеннями з області, а також різноманітність користувачів (місцеві та приїжджі, дорослі, студенти та діти тощо), цілями даного проєкту трансформації проїзду є наступні: формування такого публічного простору, який (1) дав би змогу інтегрувати різні соціальні групи, (2) став би місцем їхньої взаємодії; (3) створення комфортного місця очікування залізничного транспорту; (4) став прикладом нового підходу до перетворення міських просторів.

Принципи концепції. Для того, щоб досягти поставлених перед проєктом цілей, було визначено ключові принципи, які є важливими в контексті планування та створення концепції зміни даного простору. Вони задають основні вектори діяльності та стратегічні підходи, які мають на меті забезпечення потрібного результату. Відповідними принципами є наступні:

– **інтегрований підхід** – забезпечення взаємодії між різними аспектами міського середовища, що сприяє збалансованому розвитку території;

– **створення місця, а не дизайну** – створення місця, яке має як сильне почуття спільноти, так і комфортний імідж, а також обстановку, діяльність і використання, які разом складають щось більше, ніж сукупність окремих елементів;

– **людиноцентричність, доступність та інклюзивність** – фокус на людину при розробці проєкту, її потреби. Простір повинен бути доступним для всіх груп людей незалежно від їхніх потреб та можливостей;

– **стійкість** – раціональний підхід до використання зелених зон та насаджень; застосування «зелених» матеріалів, енергоефективних технологій;

– **дизайн-код будівель** – комфортне візуальне середовище та єдиний стиль фасаду будівель, що сприяє створенню комфортного та гармонійного середовища для користувачів простору.

Концепція трансформації ділянки. Ключовими місцями трансформації цієї ділянки є простір навколо платформи для зупинки електропотягу та безпосередньо проїзд до вул. Маланюка (*рис. 3.3, додаток Г, рис. 6*). У першому передбачено створити комфортну зону для очікування, яка складається з місць для сидіння; та укриттів від опадів. До того ж варто розширити наявну посадкову платформу та спорудити нову західніше залізничного переїзду. Вони мають бути модернізованими, що передбачає встановлення пандусів, навісів над перонами, елементів освітлення. Окрім цього, варто покращити сам залізничний переїзд шляхом розширення ширини та вирівнювання плит для перетину колій.

На перехресті проїзду із вулицею Є. Маланюка планується встановлення засобів заспокоєння руху, а саме берлінських подушок задля зниження швидкості автівок. Організація руху проїздом буде здійснена за принципом «спільного руху», коли проїжджою частиною користуються водночас як і пішоходи, так і інший транспорт, для якого діє обмеження швидкості руху до 20 км/год. Це дозволить створити безпечний та дружній простір до всіх учасників руху.

Важливим аспектом є впорядкування зони зелених насаджень та розширення тротуарів. Дані рішення спрямовані на формування зручного та приємного простору.

Ще одним кроком у покращенні ділянки є функціональне наповнення прилеглих будівель. Концепцією пропонується модернізація (зовнішній та внутрішній ремонт) приміщень, які вже існують, а також будівництво нових будівель на місці парканів задля формування лінії забудови. У них можуть розміщуватися невеликі кав'ярні та кафе, магазини продовольчих та непродовольчих товарів тощо. Разом з цим варто впровадити уніфікований зовнішній вигляд фасадів, вивісок та інших елементів (дизайн-код). Велике складське приміщення, яке виходить фасадом на проїзд, може стати виставково-культурним простором, яке орієнтуватиметься на все місто. Завершення

будівництва наявного на ділянці недобудованого релігійного об'єкту та відкриття його внутрішнього двору дозволить залучити до суспільного життя даної території спільноту віруючих.

Окремим аспектом є вуличні зручності, як-от лавки та різні меблі для сидіння, сміттєві урни, ліхтарі, які будуть розміщені на всій ділянці. Ці елементи складають необхідну інфраструктуру, яка дозволить збільшити комфорт перебування в даному просторі та покращує загальне враження від міського середовища.

Озеленення є одним з важливих аспектів якісного публічного простору, адже позитивно впливає на мікроклімат місцевості (температура, вологість повітря, поглинання вуглекислого газу тощо). Концепцією передбачається використання трав'янистих рослин та дерев. Останні будуть висаджені західніше перехрестя та перед посадковими платформами для створення природної тіні. Ґрунтовий покрив та газони будуть сформовані різнотрав'ям та багаторічною рослинністю.



Рис. 3.3. Концепт план трансформації проїзду (створено автором)

Етапи реалізації концепції. Впровадження запропонованих змін є складним процесом, який потребує певної послідовності. Надалі буде розглянуто ключові етапи, що дозволять реалізувати даний проєкт:

I-й етап (підготовчий): інформування громадськості про трансформування простору із використанням медіаресурсів та інформаційних стендів для залучення уваги громадян; прибирання території (толока) із залученням мешканців; перекриття проїзду від руху автомобілів, звуження дороги на перехресті із вул. Маланюка; встановлення тимчасових вуличних меблів та елементів.

II-й етап (капітальні дії): будівництво нових чи модернізація наявних будівель; ревіталізація складського приміщення; розширення та покращення переїзду через залізничні колії; завершення будівництва релігійної споруди; роботи із розширення тротуарів; покращення проїжджого полотна.

III-й етап (некапітальні дії): встановлення ліхтарів із освітленням, вуличних меблів, засобів заспокоєння руху на перехресті; озеленення території тощо.

IV-й етап (моніторинг та оцінка): після завершення основних дій важливо відслідковувати використання простору, виявлення проблем та недоліків, які можуть виникнути, оцінювання запропонованих рішень для подальшого постійного вдосконалення проїзду, адже простір не залишається незмінним.

Подальший вплив концепції та наслідки. Перетворення та активізація простору у громадському житті громади може стати першим кроком у стратегічному плані міського розвитку. На рівні району та міста трансформація даного проїзду може стати відправною точкою для змін навколишньої забудови, зокрема виробничо-складських зон, їхня регенерація як місця для спілкування, культурних та розважальних заходів, розвитку бізнесу. Даний кейс може стати прикладом того, як можуть розвиватися публічні простори в Кропивницькому. На рівні даного субцентру та навколишньої території таке оновлення проїзду дозволить не лише створити гарне місце, але й поєднати простір із людьми, «олюднити» його, що зі свого боку, може сприяти формуванню місцевої спільноти.

Отже, оновлення проїзду та створення комфортного місця для очікування залізничного транспорту може стати поштовхом до наступних змін у місті.

ВИСНОВКИ

1. У даній дослідницькій роботі в теоретичній частині було розглянуто концепцію інтегрованого розвитку міст як планувального інструменту. Даний підхід передбачає формування скоординованих взаємозв'язків між різними функціональними системами міста для його сталого розвитку в просторовому, часовому та секторальному аспектах; об'єднання та врівноваження різних інтересів зацікавлених сторін, галузей. Прийнята у 2020 році, Нова Лейпцизька хартія є документом-орієнтиром міської політики європейського регіону на наступні десятиліття, що передбачає сприятливе та стале управління містами.

2. Проаналізовано досвід впровадження концепції інтегрованого розвитку у м. Лейпциг (Німеччина) та в містах Південно-Африканської Республіки, які мали як позитивні наслідки реалізації, так і проблеми й нові виклики. Німецьке місто завдяки управлінню скороченням та відповідним міським політикам пододало кризове становище й вийшло на шлях розвитку. Муніципалітети ПАР мають різноманітний ефект від Інтегрованих планів розвитку (IDPs): великі міста мали доволі позитивні результати, тоді як громади на периферії зіштовхнулися з нерозумінням свого місця у системі планування, її неефективністю, відсутністю кваліфікованих кадрів на місцях. На основі розглянутих прикладів було складено список важливих уроків для українських міст, що включає узгоджене бачення майбутнього міста чи громади; моніторинг стану впровадження планів та стратегічних документів; розвиток фахових навичок органів місцевого самоврядування; якісну залученість громади до процесу містотворення тощо.

3. Досліджено модель компактного міста, в основі якої закладена поліцентрична конфігурація міського простору. Вона передбачає наявність низки центрів активності, навколо яких розвивається місто, що передбачає щільність забудови, змішане використання території, ефективний громадський транспорт та комфортний вуличний простір. Такий підхід дозволяє ефективно використовувати наявні ресурси міста. Попри позитивні сторони моделі, вона має негативні

аспекти, які стосуються «зеленої джентрифікації», низького рівня соціальної справедливості та інклюзивності.

4. Проведений суспільно-географічний аналіз розвитку Кропивницького дозволяє охарактеризувати місто як середнє за соціально-економічним розвитком, із негативною демографічною ситуацією. Планувальна структура була сформована протягом двох основних періодів: (1) із сер. XIX ст. по поч. XX ст. та (2) від 2-ої половини XX ст. до нині. Для першого характерна квартальна малоповерхова забудова, здебільшого житлова; для другого - багатоповерхові будинки та модерністські мікрорайони, а також нові промислові зони.

5. Розглянуто планувальну документацію Кропивницького, який згідно з планами вищого рівня має розвиватися екстенсивно: розширення на околицях, зведення нових житлових масивів, розвиток транспортної інфраструктури. Проте більшість із запланованих рішень протягом останніх 10-30 років не були втілені. Нинішня міська політика виходить із відповідних секторальних програм, які загалом направлені на підтримку життєдіяльності міста та основних сфер, аніж на просторовий розвиток.

6. Одним з результатів дослідження є виділення та визначення в місті субцентрів активності, зон щільного розміщення різних закладів (сфери послуг, туризму, культури та освіти тощо), де відбувається взаємодія між людьми та формування місцевої громади. Для точнішої типізації було виділено критерії та категорії субцентрів. Відтак у Кропивницькому виділено 18 субцентрів: 1 - загальноміського рівня; 4 - районного; 11 - локального; та 2 потенційні центри. Ряд громадських центрів формують вісь, яка проходить через вул. Полтавська — Маланюка — В. Перспективна — Соборна — Тельнова — Коваленка — Незалежності. Подальша міська політика має спиратися на дану вісь та виділені субцентри задля ефективного використання наявних ресурсів, компактного сталого просторового розвитку.

7. Задля забезпечення інтегрованого розвитку Кропивницького було запропоновано проєкт, який стосується проїзду перед залізничною зупинкою 290 км у північно-східній частині міста. Концепцією передбачається облаштування

публічного простору, задля формування комфортного середовища, яке орієнтоване на людину. У майбутньому трансформація може стати успішним прикладом змін, що створить імпульс до змін міського простору надалі.

Отже, у даній роботі було проведено аналіз концепцій інтегрованого й компактного розвитку та, базуючись на суспільно-географічному та планувальному аналізі Кропивницького, надано пропозицію трансформації публічного простору.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Beauregard, R. (1996) 'Between modernity and postmodernity: the ambiguous position of US planning' in Campbell, S. and S. Fainstein (eds.) *Readings in Planning Theory*, Oxford/Malden: Blackwell (first published 1989).
2. Bibri, Simon & Krogstie, John & Kärrholm, Mattias. (2020). *Compact City Planning and Development: Emerging Practices and Strategies for Achieving the Goals of Sustainability*. *Developments in the Built Environment*. 100021. 10.1016/j.dibe.2020.100021.
3. Bin Sulaiman, F. (2023) Compact City: What Is the Extent of Our Exploration for Its Meanings? A Systematic Review. *Sustainability*, 15, 10302. <https://doi.org/10.3390/su151310302>.
4. Block, M. (2020). The integrated urban development plan between multidisciplinary priority areas and district strategies: the experience of the city of Leipzig. *UPLanD-Journal of Urban Planning, Landscape & environmental Design*, 5(1), 45-68.
5. Bontje, Marco. (2004). Facing the Challenge of Shrinking Cities in East Germany: The Case of Leipzig. *GeoJournal*. 61. 13-21. 10.1007/s10708-005-0843-2.
6. Breheny M., Gordon I., Archer S. (1998). *Building Densities and Sustainable Cities*, Project Outline 5, Engineering and Physical Sciences Research Council Sustainable Cities Programme, United Kingdom, Swindon.
7. Burton, Elizabeth. (2000). The Compact City: Just or Just Compact? A Preliminary Analysis. *Urban Studies*. 37. 1969-2001.10.1080/00420980050162184.
8. Burton, Elizabeth. (2002). Measuring Urban Compactness in UK Towns and Cities. *Environment and Planning B: Planning and Design*. 29. 219-250. 10.1068/b2713.
9. Čamprag, Nebojša. (2018). The Trap Within Anticipated Regrowth : Two Sides of Strategic Response to Urban Decline in Leipzig. *Articulo - Journal of Urban Research*. Online. 10.4000/articulo.3596.
10. Christoph Bernhardt, Längst beerdigt und doch quicklebendig. Zur widersprüchlichen Geschichte der «autogerechten Stadt», in: *Zeithistorische Forschungen/Studies in Contemporary History*, Online-Ausgabe, 14 (2017), H. 3. URL: <https://zeithistorische-forschungen.de/3-2017/5527>.
11. Cities and towns of Ukraine. Pop-stat. Веб-сайт. URL: <http://pop-stat.mashke.org/ukraine-cities.htm> (дата звернення: 24.01.2024).
12. City Plan: Nanaimo ReImagined.City of Nanaimo. URL: <https://www.nanaimo.ca/docs/city-plan-documents/city-plan---low-resolution-2022-jul-04.pdf> (дата звернення: 21.02.2024).
13. Doughnut city. Веб-сайт. URL: <https://www.atributosurbanos.es/en/terms/doughnut-city/> (дата звернення: 22.02.2024).
14. Evaluierung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Leipzig (SEKo) und Empfehlungen zur Fortschreibung als INSEK. Веб-сайт. URL: https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Dez6_Stadtentwicklung_Bau/61_Stadtplanungsamt/Stadtentwicklung/Stadtentwic

- klungskonzept/SEKo_Pdfs/Evaluierung-SEKo-2015_Endbericht_01.pdf (дата звернення: 31.01.2024).
15. Florentin, Daniel. (2010). The "perforated city": Leipzig's model of urban shrinkage management. 23. 83-101.
 16. Fu, Z., Zhou, K., & Fan, L. (2017). Identifying Urban Subcenters from Commuting Fluxes: A Case Study of Wuhan, China. *IEEE Access*, 5, 10161-10171.
 17. Google Maps. Веб-сайт. URL: <https://www.google.com/maps> (дата звернення: 20.02.2024).
 18. Gotsch, Peter & Katsaura, Obvious & Ugur, Lauren & Kasang, Nicholas. (2014). An Urban Approach to Safety and Integrated Urban Development in South Africa.
 19. Gueli, R., Liebenberg, S., and van Huyssteen, E., 2007, 'Integrated Development Planning in South Africa: Lessons for International Peacebuilding?', *African Journal on Conflict Resolution*, vol. 7, no. 1, pp.89-112.
 20. Hall, P. 2001. Sustainable cities or town cramming? In *Planning for a sustainable future*, edited by A. Layard, S. Davoudi, and S. Batty, 101-114. London: Spon.
 21. Harrison, P., & Todes, A. (2015). Spatial considerations in the development of urban policy in South Africa: A research paper as input into the preparation of the integrated urban development framework (IUDF).
 22. Harrison, Philip. (2001). The genealogy of South Africa's Integrated Development Plan. *Third World Planning Review*. 23. 175-193. 10.3828/twpr.23.2.q4172h26466148n3.
 23. Harvey, D. (1989) *The Condition of Postmodernity*, Oxford: Blackwell.
 24. Herburger, J. (2023). It's not about compact cities. *Dialogues in Human Geography*, 13(1), 44-49. <https://doi.org/10.1177/20438206221144822>.
 25. Hobson J. (1999). *New Towns, the Modernist Planning Project and Social Justice: The Cases of Milton Keynes, UK and 6th October, Egypt*. Working paper (University College, London. Development Planning Unit), 108.
 26. How to deal with shrinking cities? Urban policies in Leipzig. Веб-сайт. URL: <https://demographicleipzig.wordpress.com/2012/06/26/how-to-deal-with-shrinking-cities-urban-policies-in-leipzig/> (дата звернення: 30.01.2024).
 27. Human, Frieda & Marais, Lochner & Botes, Lucius. (2008). Measuring what? The utilisation of development indicators in the integrated development planning process. *Journal of Public Administration*. 43. 376-400.
 28. Human, Madimetja & Mtapuri, Oliver. (2015). Integrated Development Plans without Development Indicators: Results from selected municipalities in South Africa. *Mediterranean Journal of Social Sciences*. 5. 10.5901/mjss.2014.v5n8p474.
 29. Implementing the New Leipzig Charter through multi-level governance. Website. URL: https://urbact.eu/sites/default/files/2023-05/implementing_the_new_leipzig_charter_final.pdf (date of access: 05.01.2024).
 30. Integrated Urban Development Concept for Leipzig 2030. Веб-сайт. URL: https://static.leipzig.de/fileadmin/mediendatenbank/leipzig-de/Stadt/02.6_Deiz6_Stadtentwicklung_Bau/61_Stadtplanungsamt/Stadtentwicklung/Stadtentwic

- klungskonzept/INSEK_2030/INSEK-Leipzig_2030_Broschure_engl_Fassung_Teil_1.pdf (дата звернення: 31.01.2024).
31. Integriertes Stadtentwicklungskonzept "Leipzig 2020". City of Leipzig. Веб-сайт. URL: <https://www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/stadtentwicklungskonzept-insek/stadtentwicklungskonzept-seko> (дата звернення: 30.01.2024).
32. Jacobs, J. (1993). *The death and life of great American cities*. Vintage Books.
33. John J. Williams (2006) *Community participation*, *Policy Studies*, 27:3, 197-217, DOI: 10.1080/01442870600885982.
34. Kirovograd / Kropyvnytskyi (Ukraine) housing typology and density vector map. Веб-сайт. URL: <https://www.shutterstock.com/image-vector/kirovograd-kropyvnytskyi-ukraine-housing-typology-density-1324205741> (дата звернення: 21.02.2024).
35. Kunz, Wolfgang (2007): *Leipzig. Alternative Strukturkonzepte für eine Stadt im Übergang*, in: *Bauwelt Fundamente*, Vol. 137, p.134-161.
36. Leipzig 2020 – Integrated City Development Concept (SEKo). City of Leipzig. Веб-сайт. URL: <https://web.archive.org/web/20170609181609/https://english.leipzig.de/construction-and-residence/urban-development/leipzig-2020-integrated-city-development-concept-seko/> (дата звернення: 30.01.2024).
37. Leipzig Charter on Sustainable European Cities. Веб-сайт. URL: https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/leipzig_charter_2007.pdf (дата звернення: 05.02.2024).
38. Leipzig's stable growth continues. City of Leipzig. Веб-сайт. URL: <https://english.leipzig.de/science-and-economy/investing-in-leipzig/business-location-leipzig/facts-and-figures> (дата звернення: 29.01.2024).
39. Milojević, “Integrated urban planning in theory and practice”, *Stepgrad*, vol. 1, no. 13, Oct. 2021.
40. Moodley, Sogen. (2018). *Why Do Planners Think That Planning Has Failed Post-Apartheid? The Case of eThekweni Municipality, Durban, South Africa*. *Urban Forum*. 30. 10.1007/s12132-018-9357-0.
41. Muller, A. 2006. *Sustainability and Sustainable Development as the making of Connections: Lessons for Integrated Development Planning in South Africa*. In Cullinan, M., Madell, C. & Watson, V. (eds). *Proceedings of the Planning Africa 2006 Conference*. www.saplanners.org.za. ISBN 0-620-36402-5. 1210 pages.
42. Nataliia Provotar, Kseniia Kutova, Eduard Dibrivnyi, 2022. *Social and spatial differences in inclusive infrastructure development in a large city*. *Visnyk Kyivskogo nacionalnogo universytetu imeni Tarasa Shevchenka, Geografiya [Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography]*, 3/4 (84/85), 8-15 (in English, abstr. in Ukrainian), DOI: 10.17721/1728-2721.2022.84.1.
43. Neuman, Michael. (2005). *The Compact City Fallacy*. *Journal of Planning Education and Research*. 25. 11-26. 10.1177/0739456X04270466.
44. *New Leipzig Charter - The transformative power of cities for the common good*. Website. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/newsroom/12-08-2020-new-leipzig

- charter-the-transformative-power-of-cities-for-the-common-good_en (date of access: 04.01.2024).
45. OpenStreetMap. Веб-сайт. URL: <https://www.openstreetmap.org> (дата звернення: 20.02.2024).
46. Oranje, Mark 2002. Intergovernmental Integration Development: In Search of Connections. Report prepared for the South African Presidency and Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ).
47. Patel, Yosef 2005. Integrated planning is vital. Cape Times: 9, August 1.
48. Smith D. M. (1994). Geography and social justice. Blackwell.
49. South Africa - The world factbook. CIA of the USA. URL: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/south-africa/> (дата звернення: 01.02.2024).
50. Stebletska, Yu. (2016). Evolution stages of the spatial urban development. Visnyk Kyivskogo natsionalnogo universytetu, Geografiya [Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography], 2 (65), 61-66 (in Ukrainian, abstr. in English).
51. Susanne Frick and Paula Prenzel (2023), Turnaround Cities: German Case Studies. Insights from Dortmund, Duisburg and Leipzig, Blavatnik School of Government. Веб-сайт. URL: https://golab.bsg.ox.ac.uk/documents/German_case_studies.pdf (дата звернення: 09.02.2024).
52. The Integrated Urban Development Framework (IUDF). Веб сайт. URL: <https://www.cogta.gov.za/index.php/the-integrated-urban-development-framework-iudf/> (дата звернення: 01.02.2024).
53. The Integrated Urban Development Framework. Веб сайт. URL: <https://iudf.co.za> (дата звернення: 01.02.2024).
54. The shrinking Leipzig: 1990 – 2000. Веб-сайт. URL: <https://demographicleipzig.wordpress.com/2012/06/21/the-shrinking-leipzig-1990-2000/> (дата звернення: 29.01.2024).
55. Tony Binns & Etienne Nel (2002) Devolving Development: Integrated Development Planning and Developmental Local Government in Post-apartheid South Africa, Regional Studies, 36:8, 921-932, DOI: 10.1080/0034340022000012342.
56. Tunström, M. (2019). Urban social sustainability policies in the Nordic region: A repackaging of the welfare state model?. In Urban social sustainability (pp. 42-58). Routledge.
57. Urbanization. Our World in Data. Веб сайт. URL: <https://ourworldindata.org/urbanization> (дата звернення: 01.02.2024).
58. Welch Guerra, M., Abarkan, A., Castrillo Romón, M. A., & Pekár, M. (2023). European Planning History in the 20th Century: A Continent of Urban Planning (p. 296). Taylor & Francis.
59. What is New Urbanism? CNU Congress for the new urbanism: Website. URL: <https://www.cnu.org> (date of access: 04.01.2024).
60. Аеропорт у Кропивницькому може кардинально змінити місто: пояснюємо чому. Гречка. Веб-сайт. URL: <https://gre4ka.info/statti/74678-aeroport-u-kropyvnytskomu-mozhe-kardynalno-zminyty-misto-poiasnuiemo-chomu/> (дата звернення: 13.02.2024).

61. Андрій Райкович/ Кіровоградська ОДА (ОВА). Telegram : веб-сайт. URL: <https://t.me/kirovogradskaODA/8460> (дата звернення: 22.01.2024).
62. Босий П., Кизименко П. З історії міста Єлисаветграда. BEST-M.INFO. URL: <http://best-m.info/articles/common-theme/history-kr.php> (дата звернення: 15.01.2024).
63. Будівництво прихистків для ВПО: перспективи співпраці Кропивницької міської ради і Швейцарського Червоного Хреста. Офіційний веб-сайт Кропивницької міської ради.. URL: <https://kr-rada.gov.ua/news/budivnitstvo-prihistkiv-dlya-vpo-perspektivi-spivpratsi-kropivnitskoji-miskoyi-radi-i-shveytsarskogo-chervonogo-hresta.html> (дата звернення: 22.01.2024).
64. Генеральний план м. Кропивницький. Основні положення. Управління містобудування та архітектури КМР, ДП «Діпромiсто». – К., 1999.
65. Генеральний план розвитку міста Кіровограда. 21-ий канал. Веб-сайт. URL: <https://21ch.kr.ua/news/-1641120414.html> (дата звернення: 29.01.2024).
66. Головне управління статистики у Кіровоградській області. Веб-сайт. URL: <https://www.kr.ukrstat.gov.ua> дата звернення: 24.01.2024).
67. ДБН Б.2.2-12:2019. Планування і забудова територій. Чинний від 2019-04-26. – Київ: ДП «Діпромiсто», 2018. – 183 с.
68. Долішній, М. І., Паламарчук, М. М., Паламарчук, О. М., & Шевчук, Л. Т. (1997). Соціально-економічне районування України. Львів: Інститут регіональних досліджень НАН України.
69. Єлисаветград - Кропивницький. 1754-2022. Веб-сайт. URL: <http://elisavetgrad.ho.ua/uk/Index.php> (дата звернення: 12.01.2024).
70. Жосан, О. (2019). Вулиці Єлисаветграда – Зінов'євська – Кірово – Кіровограда в першій половині ХХ століття. КЗ «КОІІПО імені Василя Сухомлинського».
71. Знайомтесь, Кропивницький: колоритні "Черемушки", Вокзальна та околиці. Спецпроект (ФОТО). Точка доступу. Веб-сайт. URL: <https://dostyp.com.ua/novini/znaiomties-kropivnits-kii-koloritni-chieriemushki-vokzal-na-ta-okolitsi-spietsproiekt-foto/> (дата звернення: 19.01.2024).
72. Знайомтесь, Кропивницький: мікрорайон 5/5, бульвар Студентський та їхні околиці (ФОТО). Точка доступу. Веб-сайт. URL: <https://dostyp.com.ua/novini/znaiomties-kropivnits-kii-mikroraion-5-5-bul-var-students-kii-ta-yikhni-okolitsi-foto/> (дата звернення: 19.01.2024).
73. Знайомтесь, Кропивницький: мікрорайон Новомиколаївка (ФОТО). Точка доступу. Веб-сайт. URL: <https://dostyp.com.ua/novini/znaiomties-kropivnits-kii-mikroraion-povomikolayivka-foto/> (дата звернення: 19.01.2024).
74. Знайомтесь, Кропивницький: приватна й промислова Балашівка. Спецпроект (ФОТО). Точка доступу. Веб-сайт. URL: <https://dostyp.com.ua/novini/znaiomties-kropivnits-kii-privatna-i-promislova-balashivka-spietsproiekt-foto-1/> (дата звернення: 19.01.2024).
75. Знайомтесь, це – Кропивницький: 101-ий мікрорайон (ФОТО). Точка доступу. Веб-сайт. URL: <https://dostyp.com.ua/novini/znaiomties-tsie-kropivnits-kii-101-ii-mikroraion-foto-1/> (дата звернення: 19.01.2024).

76. Знайомтесь, це – Кропивницький: район Космонавтів (ФОТО). Точка доступу. Веб-сайт. URL: <https://dostyp.com.ua/novini/znaiomties-kropivnits-kii-raion-kosmonavtiv-foto/> (дата звернення: 19.01.2024).
77. Інвестиційний портал міста Кропивницький. Веб-сайт. URL: <https://kropinvest.gov.ua> (дата звернення: 25.01.2024).
78. Індекс конкурентоспроможності міст України 2021. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій. Веб-сайт. URL: http://www.ier.com.ua/ua/mci/index_2021 (дата звернення: 10.01.2024).
79. Інтегрована концепція розвитку м. Львів до 2030 року. Офіційний веб-сайт Львівської міської ради. URL: https://drive.google.com/file/d/15E3wSPacq_uVZZXCSwxc11-X9QCTWu_y/view?usp=drive_link (дата звернення: 21.02.2024).
80. Інтегрована концепція розвитку міста Чернівці до 2030 року. Офіційний веб-сайт Чернівецької міської ради. URL: https://www.city.cv.ua/download/download/%D0%86%D0%9A%D0%A0%D0%9C_%D0%A7%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%96%D0%B2%D1%86%D1%96_2030_web.pdf (дата звернення: 21.02.2024).
81. Інформаційна довідка щодо розрахунку обсягу освітньої субвенції на 2023 рік: Кропивницька ТГ. МОН України. Веб-сайт. URL: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/budzhet/Inform.dovidky.rozrakhunku.osv.subv.2021/2023/Kirovohradska.obl.2023/tg-1152810000-09-2023.pdf> (дата звернення: 25.01.2024).
82. Комплексна стратегія міського транспорту і просторового розвитку м. Вінниця. URL: https://issuu.com/urs_thomann/docs/strategy_iutsp_ua_print (дата звернення: 21.02.2024).
83. Комплексне бачення реконструкції проспекту Коцюбинського у м. Вінниця. Бюро ініціативної архітектури «GA». Веб-сайт. URL: <https://ga.in.ua/26/> (дата звернення: 21.02.2024).
84. Концепція інтегрованого розвитку Подільського району м. Києва. Офіційний веб-сайт Київської міської ради. URL: https://kmr.gov.ua/sites/default/files/3765-22_propoz.pdf (дата звернення: 21.02.2024).
85. Котов, Є. В. (2016). Стратегічні пріоритети неоіндустріальної модернізації економіки аграрно-промислового регіону. Економічний вісник Донбасу.
86. Маршрути громадського транспорту Кропивницького на карті. EasyWay. Веб-сайт. URL: <https://www.eway.in.ua/ua/cities/kropuvnytskyi> (дата звернення: 25.01.2024).
87. Матівос Ю.М. Світле минуле: історія кіровоградського трамвая. Веб-сайт. URL: <http://akulamedia.com/svitle-minule-istorija-kirovogradskogo-tramvaju-foto> (дата звернення: 17.01.2024).
88. Матівос, Ю. (2016). Вулицями рідного міста. Імекс-ЛТД.
89. На Кіровоградщину з прифронтових зон переїхали майже пів сотні підприємств. Гречка. Веб-сайт. URL: <https://gre4ka.info/suspilstvo/72456-na-kirovogradshchynu-z-pryfrontovykh-zon-pereikhaly-maizhe-piv-sotni-pidpriemstv/> (дата звернення: 25.01.2024).
90. Офіційний сайт міської ради м. Кропивницький. Веб-сайт. URL: <https://kr-rada.gov.ua/> (дата звернення: 18.02.2024).
91. Панченко, О. О. (2012). Зональна симетризація поліцентричної структури міста.

92. Перелік підприємств. Кропивницька міська рада. Веб-сайт. URL: <https://kr-rada.gov.ua/perelik-pidprimstv> (дата звернення: 25.01.2024).
93. Першому трамваю пам'ятник. Кіровоградська обласна бібліотека для дітей ім. Т. Г. Шевченка. URL: http://librarychl.kr.ua/kn_in/kraeznavcha-abetka/persh-tram-pam.php (дата звернення: 15.01.2024).
94. Петренко, І. (2014). Нацистський окупаційний режим на Кіровоградщині 1941-1944 рр. Центрально-Українське видавництво.
95. План Єлисаветграда 1914 року [Карта]. (2012). Wikimedia Commons. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Єлисаветград_1914.jpg (дата звернення: 19.01.2024).
96. План зонування території м. Кіровоград. Пояснювальна записка. Управління містобудування та архітектури КМР, ДП «Діпромісто». – К., 2013. - 72 с.
97. Поліщук В.В. Планували одне, а збудували інше / Поліщук В.В. – Кропивницький: ВЦ ККТК, 2022. – 76 с. <https://library.kr.ua/wp-content/elib/polishuk/planodne.pdf>.
98. Поліщук, А. С., Журба І.Є., Кукурудза І.І., (2019). Метрополійний вектор розвитку регіонів України.
99. Програма Економічного і соціального розвитку міста Кропивницького на 2021 рік та основні напрями розвитку на 2022 і 2023 роки. Офіційний веб-сайт Кропивницької міської ради.. URL: https://kr-rada.gov.ua/site/uploads/files/Ekonomika/proekt_progr_seo-2022-2023.pdf (дата звернення: 18.02.2024).
100. Річний звіт міського голови Райковича А.П. за 2021 рік. Офіційний веб-сайт Кропивницької міської ради.. URL: <https://kr-rada.gov.ua/zviti/> (дата звернення: 18.02.2024).
101. Робочі групи з розробки Стратегії-2030. Офіційний веб-сайт Кропивницької міської ради.. URL: <https://kr-rada.gov.ua/robochi-grupi-strategiyi-2030/> (дата звернення: 14.02.2024).
102. Розклад поїздів та електричок. Веб-сайт. URL: <https://poizdato.net/rozklad-po-stantsii/kropyvnytskyi/> (дата звернення: 05.02.2024).
103. Сінченко М. До перейменування Кіровограда. 1755-1775 – місто без назви? (ФОТО). Гречка. URL: <https://gre4ka.info/kultura/do-pereimenuvannia-kirovohrada-1755-1775-misto-bez-nazvy-foto/> (дата звернення: 15.01.2024).
104. Статистичний збірник "Розподіл постійного населення України за статтю та віком" на 1 січня 2022 року - Київ, Державна служба статистики України, 2022.
105. Статистичний збірник "Розподіл постійного населення України за статтю та віком" на 1 січня 2022 року - Київ, Державна служба статистики України, 2019.
106. Статистичний збірник "Розподіл постійного населення України за статтю та віком" на 1 січня 2022 року - Київ, Державна служба статистики України, 2012.
107. Стратегії-2030 Кропивницької громади бути. Кропивницька міська рада. Веб-сайт. URL: <https://businesskrop-online.gov.ua/news/strategiyi-2030-kropyvnyczkoyi-gromady-buty/> (дата звернення: 14.02.2024).
108. Схема зонування території м. Кіровоград. Управління містобудування та архітектури КМР, ДП «Діпромісто». – К., 2013. Веб-сайт. URL: <https://data.gov.ua/dataset/d875dff3->

f24e-4fcb-be2c-3721927e1d18/resource/a21c8b10-1e38-4441-99e2-e24fa42af6b2/download/zoning.jpg (дата звернення: 18.02.2024).

109. Топчієв О. Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики : навч. посібник. Одеса: Астропринт, 2005. 632 с. URL:https://kyivobl-man.in.ua/wp-content/uploads/2021/11/Suspilno-geografichni-doslidzhennya-metodologiya-metody-metodyku_compressed.pdf (дата звернення: 06.01.2024).

110. У Кропивницькій міській раді готується Стратегія розвитку територіальної громади на період до 2030 року. Офіційний веб-сайт Кропивницької міської ради.. URL: <https://kr-rada.gov.ua/news/u-kropivnitskiy-miskiy-radi-gotutsya-strategiya-rozvitku-teritorialnoyi-gromadi-na-period-do-2030-roku.html> (дата звернення: 14.02.2024).

111. Чевганова, В. Я., & Григор'єва, О. В. (2017). Європейський досвід інтегрованого розвитку міст.

112. Через Кіровоградщину їздитимуть два нових потяги. Веб-сайт. URL: <https://suspilne.media/394541-cerez-kirovogradsinu-izditimut-dva-novih-potagi/> (дата звернення: 05.02.2024).

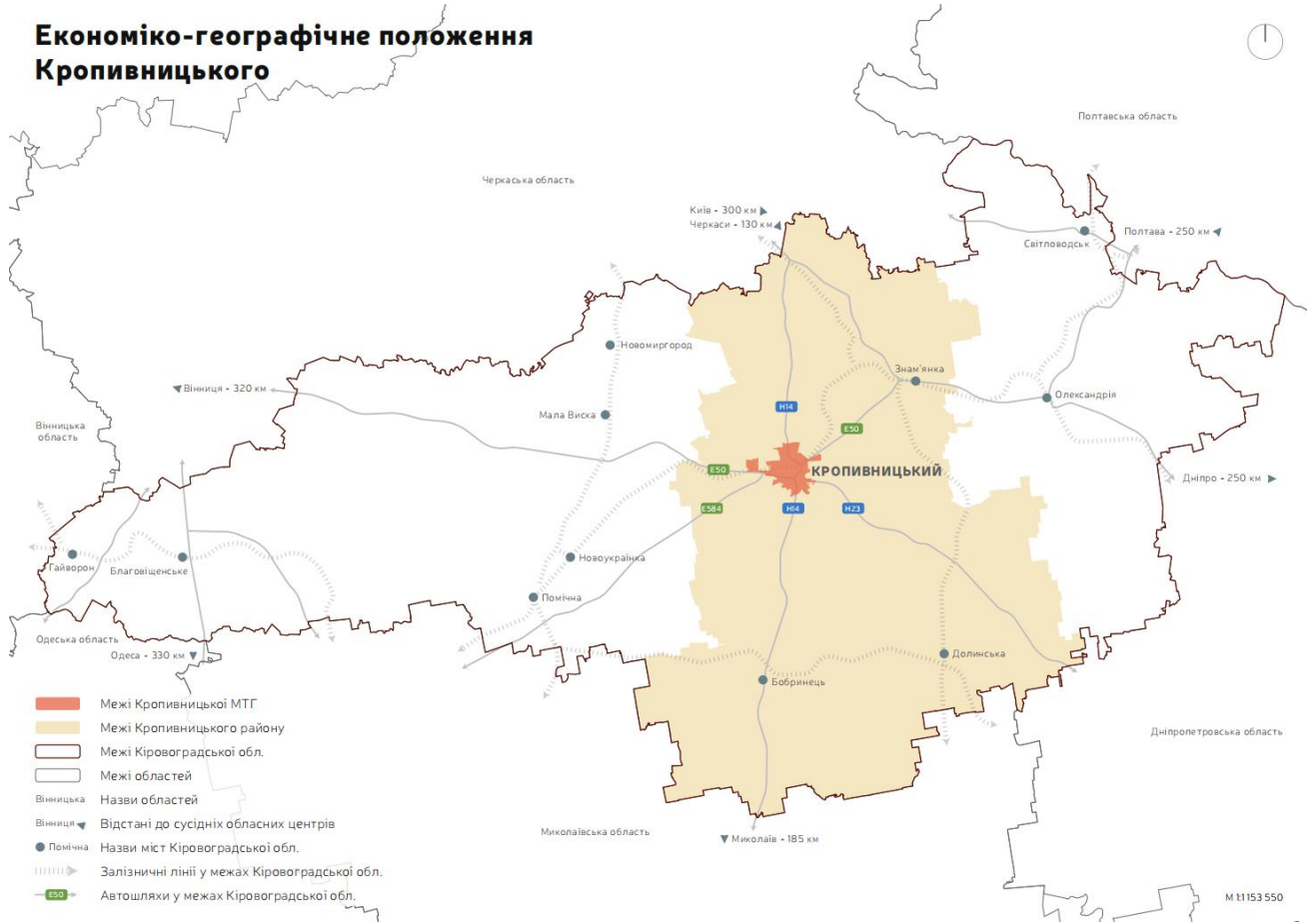
113. Чисельність населення Кропивницького. Мінфін. Веб-сайт. URL: <https://index.minfin.com.ua/ua/reference/people/town/kropivnickiy/> (дата звернення: 24.01.2024).

114. Чому Кіровоград досі без нового генплану? Dozor.kr. Веб-сайт. URL: <https://dozor.kr.ua/post/chomu-kirovograd-dosi-bez-novogo-genplanu-intervyu-z-golovnim-arkhitektorom-mista-3313.html> (дата звернення: 14.02.2024).

115. Шліпченко С. «Мой адрес не дом и не улица...»: Про імперський радянський наратив в архітектурі і містоплануванні та політику колонізації. Heinrich Böll Stiftung Київ. Веб-сайт. URL: <https://ua.boell.org/uk/2022/06/09/moy-adres-ne-dom-y-ne-ulytsa-pro-imperskyu-radyanskyu-narativ-v-arkhitekturi-i> (дата звернення: 19.01.2024).

ДОДАТКИ

Додаток А Суспільно-економічний профіль Кропивницького



**Рис. 1. Економіко-географічне положення Кропивницького
(створено автором)**

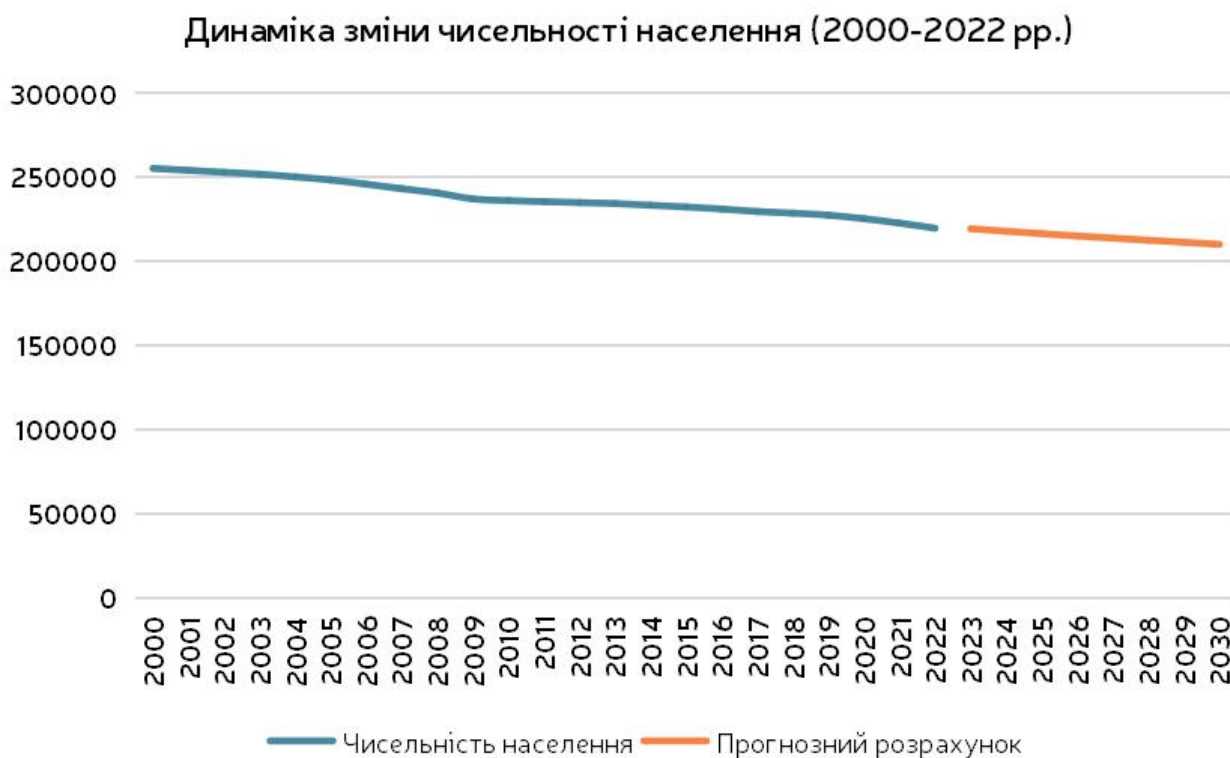


Рис. 2. Динаміка зміни чисельності населення Кропивницького протягом 2000-2022 рр. (побудовано автором за [11, 113])

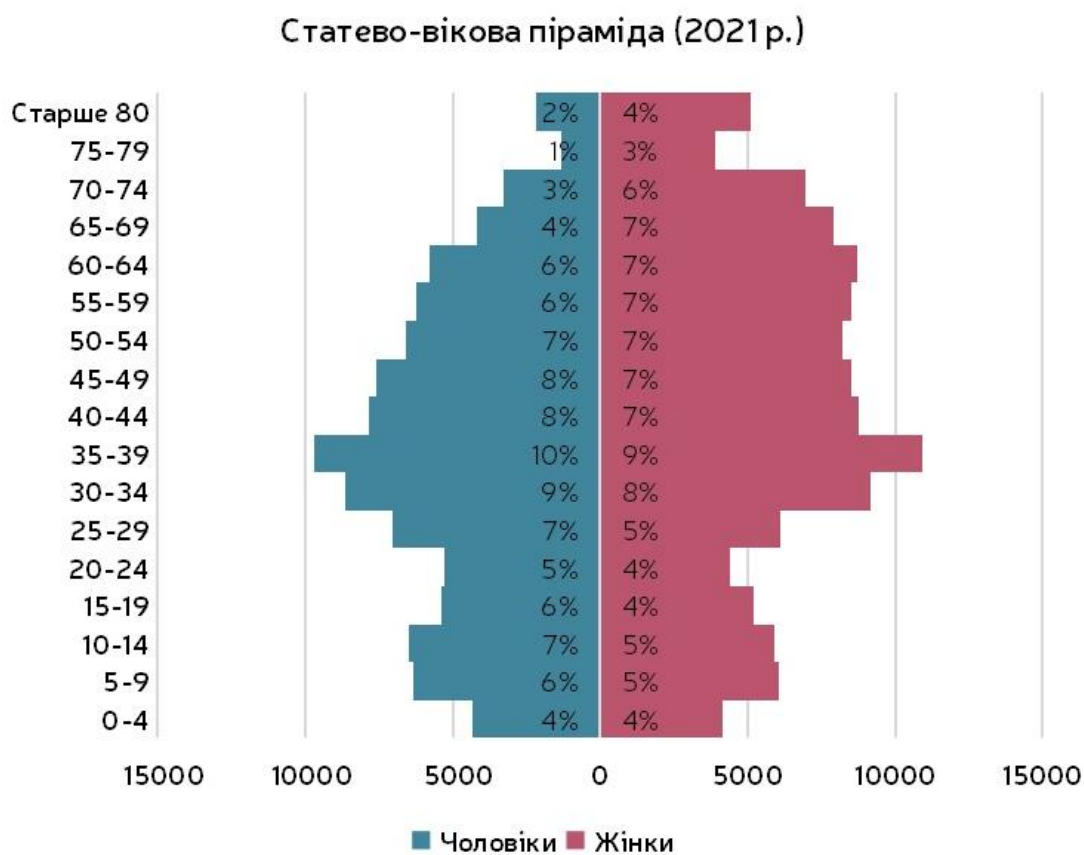
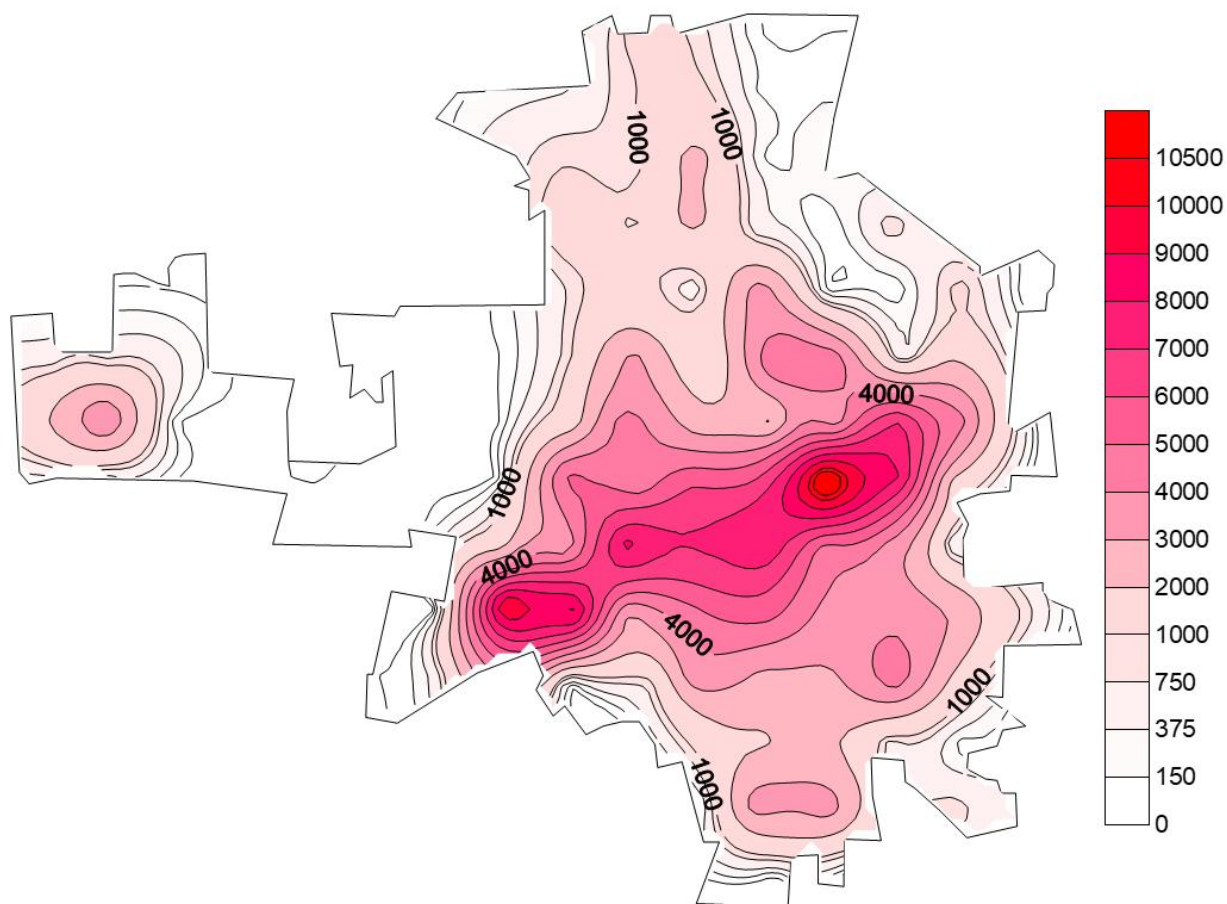


Рис. 3. Віково-статеві піраміда Кропивницького у 2021 р. (побудовано автором за [104])

Додаток Б
Планувальна структура міста



**Рис. 1. Щільність населення Кропивницького
(побудовано автором у ПЗ Surfer)**

Періодичність розширення території Кропивницького

Мапа відображає зміни меж та розширення території Кропивницького протягом різних етапів розвитку. Район навколо фортеці та її форштадт, зокрема Поділ (центр) та Ковалівка, є історичними ядрами міста. До сер. XX ст. місто розширювалося на північ, схід, південь, частково на захід. З 1950-их рр. до міста було приєднані деякі села, збудовані мікрорайони, промислові зони.

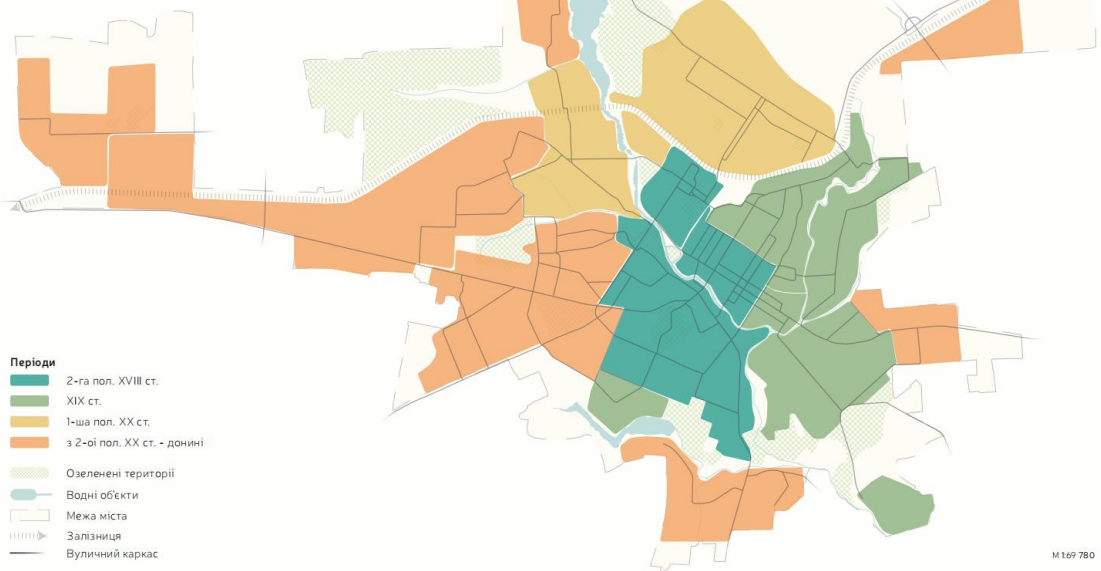


Рис. 2. Етапи формування міської тканини Кропивницького (створено автором)

Районний поділ Кропивницького

Місто розділене на два райони - Фортечний та Подільський. Перший охоплює північні та західні частини міста, а другий - східні та південні. Також наведені історичні та перцепційні місцевості (Ковалівка, мікрорайон 5/5, Друкарня, Лелеківка, Кушівка та інші).

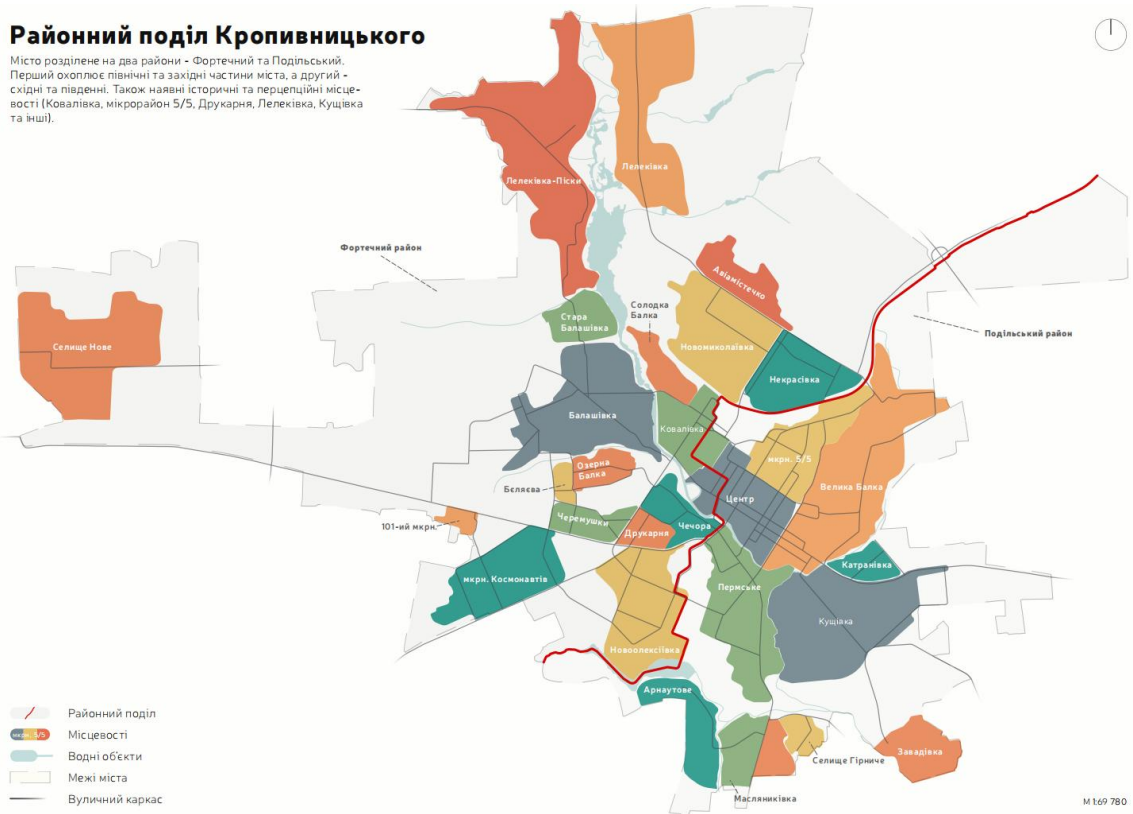


Рис. 3. Районний адміністративний поділ Кропивницького (створено автором)

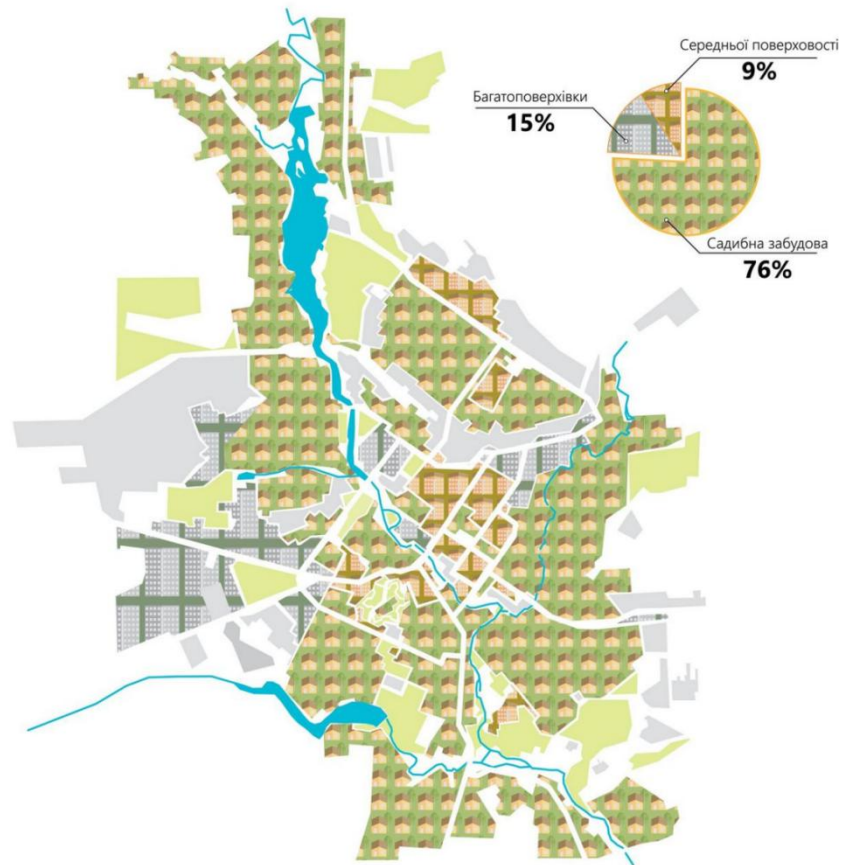


Рис. 4. Типологія забудови Кропивницького [34]

Додаток В

Субцентри активності Кропивницького



Рис. 1. Приклади субцентрів активності Кропивницького (створено автором)

Додаток Г Концепція трансформації проїзду

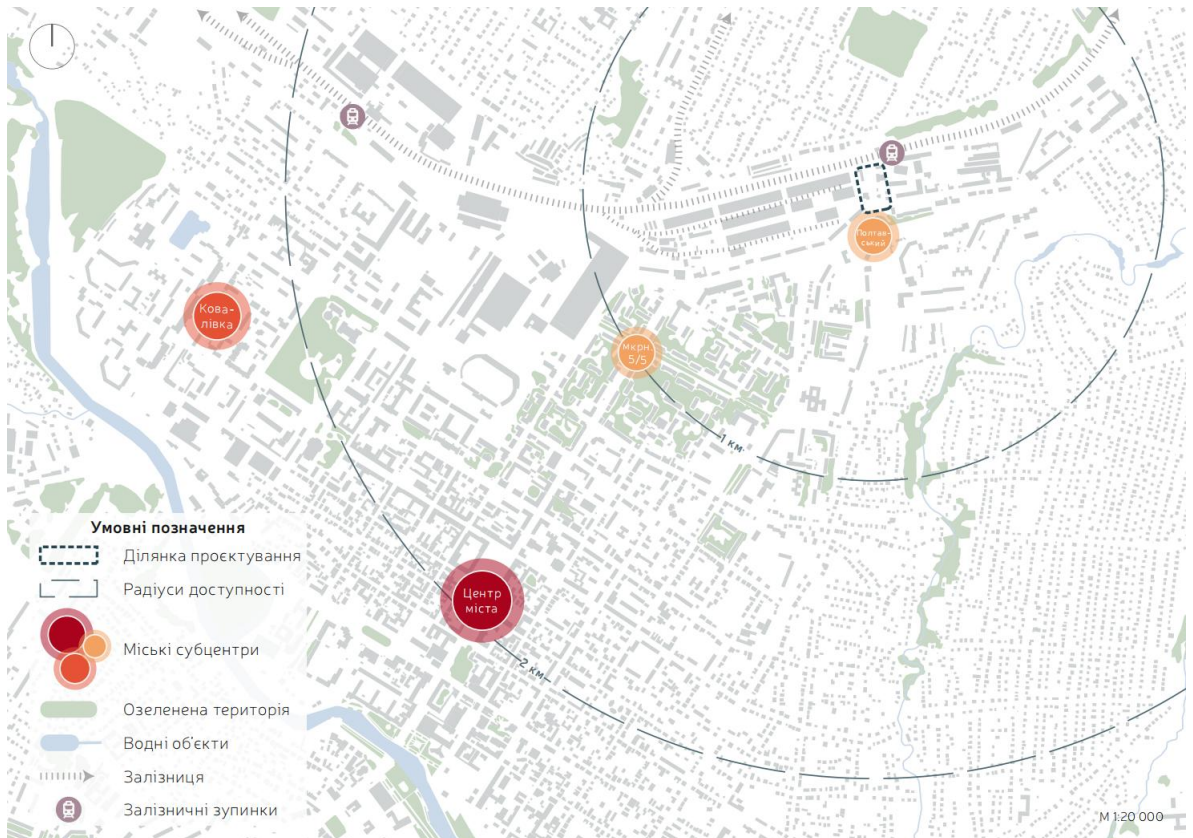


Рис. 1. Розташування ділянки в межах міста (створено автором)

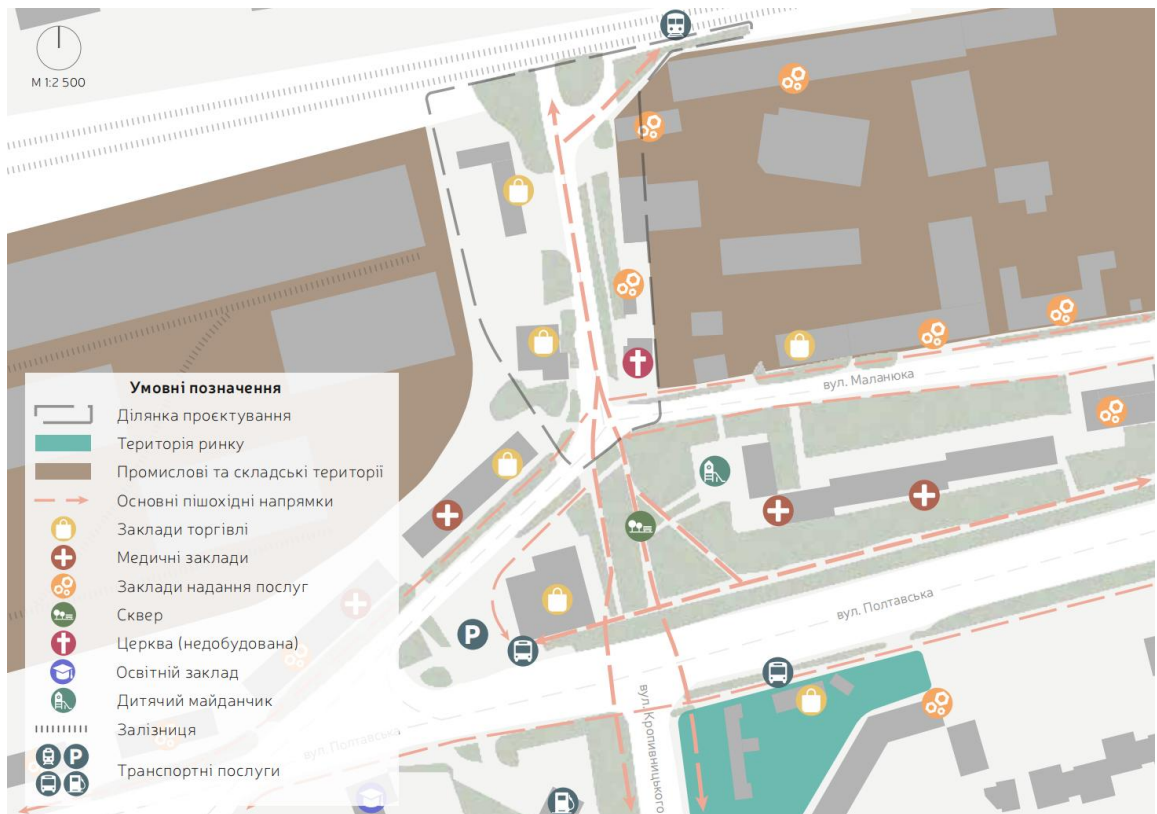


Рис. 2. Просторовий аналіз (створено автором)



Рис. 3. Профіль проїзду (побудовано автором у ПЗ Streetmix)



Рис. 4. Проблемні аспекти ділянки (створено автором)



(a)



(б)



(в)



(г)

Рис. 5. Наявний стан та вигляд ділянки (фото автора, квітень 2024 р.)



**Рис. 6. Візуалізації трансформації ділянки
(створено автором у ПЗ SketchUp)**