

расстоянии около 50–55 км направляясь к нулю. Разработана картографическая модель поля демографического влияния города Черновцы, где четко выделяются границы субурбанизационной зоны.

Пригородная зона города Черновцы, начиная с 90-х годов, отличается активными изменениями, и сегодня является неоднородной, характеризуется неравномерностью развития. Выявлены основные тенденции и факторы современных изменений пригородной зоны города Черновцы, взаимосвязи населенных пунктов, пригородов с областным центром. Подтверждено пределы формирования Черновицкой ОТГ на основе ярко выраженного взаимовлияния "город – село", "село – город". Отслежена историческая смена компактности города Черновцы за период 1861–2020 годов, где анализ рассчитанных индексов форм территории г. Черновцы указывает на максимальную компактность территории этого города в 1861 году. С последующей перестройкой города площадь территории увеличивается, а форма территории постепенно теряет компактность.

Рациональность использования городского пространства является предпосылкой устойчивого развития городского населенного пункта, ведь минимизируются затраты времени при перемещении пассажира и грузопотоков, а связи становятся более тесными и интенсивными.

Ключевые слова: субурбанизационная зона; компактность территории; зона демографического воздействия; пространственный ресурс; метрический центр; топологические свойства территории.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2021.78-79.5>
УДК 911.3

В. ЗАПОТОЦЬКА, канд. геогр. наук, асист.
ORCID ID: 0000-0001-9299-2585,
С. ГНАТЮК, студ.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

ЖИТЛОВА СУБУРБАЇЗАЦІЯ: ПРАКТИКИ ТРАНСФОРМАЦІЙ НА ПРИКЛАДІ МІСТА ІРПІНЬ

Обґрунтовано доцільність застосування суспільно-географічного підходу до вивчення житлової субурбаїзації, зокрема до оцінки трансформацій житлової забудови на прикладі міста Ірпінь. Охарактеризовано галузь житлового будівництва в місті, визначено переважаючий клас і тип забудови. Установлено, що карантинні обмеження спричинили низку змін і трансформацій цінностей у житловій сфері. Головним чином це виявилось у пріоритетності власного житлового простору для кожного члена сім'ї, з'явилася потреба в окремих місцях для дистанційного навчання чи роботи, для дозвілля з усіма членами родини. З'ясовано, що ключовим критерієм вибору житла став комфорт для всіх членів родини. Визначено, що на ринку житлової нерухомості відбуваються зміни на користь більших і комфортніших помешкань у містах-супутниках Києва за суттєво нижчими цінами від столичних. Важливим став також прибудинковий простір комплексу та наявність і доступність соціальної інфраструктури. Установлені тенденції до формування поліцентричного міста, де поруч із громадським центром першого рівня у місті переконливо виділяються ще три громадські центри нижчого рівня: "Західний", "Південний" та "Північно-Східний".

У результаті проведеного інтерв'ювання мешканців визначено низку проблем міського розвитку, серед яких втрати часу, що мешканці затрачають для того, щоб дістатися до місця прикладання праці, перевантаженість доріг автомобільним транспортом у зв'язку зі збільшенням забудови міста, зокрема і з новою житловою забудовою міста, недостатність розвиненості соціальної інфраструктури через збільшення новобудов і, відповідно, збільшення кількості мешканців, високі ціни на комунальні послуги, проблематика неефективності транспортного сполучення з містом Києвом тощо. Певні негаразди також торкалися незадовільного санітарного стану зелених зон міста, поганої роботи житлово-комунальних служб, невдалої організації роботи громадського транспорту, недостатності паркувальних місць, хаотичності забудови, перевантаженості шкіл та садочків, інколи присутності корупції.

Ключові слова: житлова субурбаїзація; житлове будівництво; громадський центр.

Актуальність дослідження. Ця стаття продовжує цикл публікацій із вивчення субурбії як домінуючого типу приміських просторів великих міст. У цьому дослідженні спробуємо розібратись із сучасними тенденціями та практиками приміського способу життя мешканців на прикладі міста Ірпінь. Традиційно субурбії великих міст була місцем відпочинку їхніх мешканців. Рекреація, як важлива функція приміських територій, була обумовлена раціональним використанням дозвілля, яка покликана знімати соціальне напруження, відновлювати психологічний стан і фізичні сили працюючих. Проте інтенсифікація та зростаюча вартість життя у великих містах призвела до трансформації у використанні приміських просторів. Уже на сьогодні домінуючою функцією розвитку передмістя є житлова функція, яка виявляється передусім у будівництві різноманітних форматів житла. Проте переважним є будівництво більш дешевого житла, яке є конкурентним для мешканців міста й передмістя через більш низьку його вартість і часом більш комфортні умови проживання. У переважній більшості такий формат реалізується саме через будівництво нового багатоквартирного житла навколо великих міст і, переважно, у містах-супутниках. Ще однією важливою умовою реалізації саме багатоквартирного житла у містах-супутниках є прийняття нового ДБН 2.2.12.2019. "Планування та забудова територій", який обмежує висотну забудову в передмістях, землі яких не належать до

міста-супутника. Звідси зростання попиту на більш дешеве житло та краща транспортна доступність визначають розвиток житлової субурбаїзації та робить це дослідження актуальним і своєчасним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Процеси субурбаїзації традиційно перебувають у полі зору географів, урбаністів, соціологів, фахівців із міського й районного планування. Суттєвих узагальнень трансформаційних процесів у субурбії в сучасний період було досягнуто в колективній монографії "Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін" за редакцією К. Мезенцева, Я. Олійника та Н. Мезенцевої. Чималий блок монографії присвячений питанням трансформацій приміської зони: від експансії проблем до експансії розвитку (Mezentsev, Oliynyk, Mezentseva, 2017). Наприклад, К. Мезенцев доводить, що розвиток приміської зони в Україні, як і в інших постсоціалістичних країнах, не відповідає класичним моделям – так званому західному типу (Western-type) субурбаїзації, коли до приміської зони переселяються мешканці міста з вищими доходами з метою пошуку екологічно й соціально безпечнішого середовища, та протилежному типу (reversed Western-type), коли до приміської зони переїжджає переважно населення з низькими доходами з метою реалізації стратегії виживання (Mezentsev, 2017). Тож, автор обґрунтовує, що класичної західної моделі субурбаїзації недостатньо, аби збагнути посткомуністичні перетворення

житлової субурбанізації (Leetmaa et al. 2009). Про це говорить і той факт, що традиційні тенденції до вищих темпів приросту населення в передмісті порівняно з великим містом не підтверджуються. Тут важливими будуть такі показники міграцій, як переміщення населення, їхнє походження та напрями, показники приросту населення, показники обсягів житлового фонду у приміській зоні та зміни у структурі населення передмістя перш за все за віком, доходами, освітою.

На основі узагальнення робіт західних науковців Т. Фішер, Т. Форд, С. Херт, М. Уреднічек, Т. Таммару автор доводить, що внаслідок переселення міських жителів за межі приміської зони (у сільські або невеликі міські поселення з різною мірою залежності від метрополітенського центру) розвиваються процеси ексурбанізації та контрурбанізації. Ексурбія – це у переважній більшості "спальні" поселення за межами субурбії, які не мають достатньої кількості робочих місць, закладів сфери послуг, слабко пов'язані з містом регулярним рухом громадського транспорту. Контрурбанізація – це також процес переселення міських жителів за межі субурбії до невеликих міст і сільських поселень, проте з істотно меншою залежністю від метрополітенського центру (Fisher, 2003; Ford, 1999; Hirt, 2007; Ouředníček, 2007; Tammaru, 2001).

У переважній більшості монофункціональна субурбія на деяких ділянках трансформується у відносно незалежну від метрополіса постсубурбію із власним диверсифікованим житловим сектором, робочими місцями, закладами відпочинку та розваг. Постсубурбія виявляється в меншій залежності від головного міста передусім через розвинену торговельну та культурно-побутову інфраструктуру, наявність привабливого житла, наявність місць прикладання праці у промисловості та логістиці, наявність місць відпочинку та через високий рівень мобільності мешканців (Borsdorf, 2004). Часто населення таких місць зайняте в межах свого поселення у третинному секторі (торгівля, послуги, офіси, логістика, дозвілля, розваги) та промисловості (Borsdorf 2004).

Розвитку субурбанізаційних процесів головним чином передують житлова субурбанізація, що характеризується різноманітними формами й елементами розселення в межах котеджної та багатоповерхової забудови. Значних змін житлова субурбанізація зазнала в останній чверті століття, трансформуючи приміські системи розселення. З'явилися нові елементи, такі, як котеджні містечка, дуплексна-тріплексна забудова, таунхаузи тощо й багатоквартирна забудова різної висотності.

К. Мезенцев, Н. Провотар, О. Гнатюк, А. Мельничук, О. Денисенко в публікації "Траскторії розвитку приміських просторів" представляють практики розвитку приміських просторів Києва та Вінниці в контексті соціальної диференціації мешканців і просторових конфігурацій. Автори аналізують повсякденні практики мобільності, проживання, споживання, трудової діяльності, відпочинку та дозвілля, освіти, громадської діяльності, зокрема самоорганізації на рівні приміської громади (Mezentsev, Provotar, Hnatyuk, Mel'nichuk, Denysenko, 2020). Дослідники звертають увагу на гіпертрофованість розвитку ринку нерухомості та пов'язані з цим трансформації щільності забудови, концентрації мешканців, диверсифікації й концентрації закладів інфраструктури. Автори доводять вплив повсякденних практик зміни типу та поверховості забудови через віковий і сімейний статус мешканців, їхні попередні місця проживання, а також мотивацію до переїзду в передмістя.

Важливість змін приміських просторів полягає, передусім, у трансформаціях, які тісно зв'язані із житловою субурбанізацією. Науковці (Leetmaa, Brade, Anniste, Nuga, 2012) доводять, що саме будівництво нового

житла є видимою та головною складовою просторових трансформації приміських ландшафтів. При чому такі зміни не завжди є гіршими, хоча і зберігають ряд суперечностей між міськими й сільськими мешканцями, міським і сільським середовищем (Nefedova, 2011).

У цьому аспекті важливий вплив на трансформації приміських просторів мають котеджні містечка (Savchuk, Zerototskyi, 2020). Науковці зазначають, що котеджні містечка мають вищу якість життя, ніж навколишні села, і це спричиняє соціальну поляризацію в міській агломерації та, часто, наявність суперечностей між мешканцями.

Дослідники (Hochstenbach, Musterd, 2018) доводять, що багато постіндустріальних міст характеризуються зростанням соціально-просторової нерівності, лібералізації житла та джентрифікації, що обмежує можливість житла малозабезпечених домогосподарств. Досліджуючи зміни в місцях проживання різних домогосподарств із низьким рівнем доходу (працюючих бідних, із низьким і середнім рівнем доходу та безробітних), у міських регіонах Амстердама та Роттердама за період 2004–2013 рр. науковці виявили всеохоплюючу тенденцію до субурбанізації бідності щодо міських периферій і прилеглих регіонів. Було встановлено, що домогосподарства з низьким і середнім рівнем доходу все частіше переїжджають до міських районів, що оточують міста, особливо до міст-супутників із більшою щільністю.

Метою цього дослідження є вивчення передумов розвитку житлової субурбанізації в межах передмістя столиці на прикладі міста Ірпінь та перспективи його житлових трансформацій.

Методика та методологія. Методика дослідження житлової субурбанізації передбачає оцінку трансформації житлової сфери міста Ірпінь, основних чинників її становлення та розвитку. Така оцінка передбачала аналіз статистичних показників, серед яких аналізується динаміка житлового фонду міста, показники будівництва, уведення житла в експлуатацію, інвестиції в житлову галузь, технічні характеристики житла, його вартість і доступність. Важливими дослідницькими інструментами були польові спостереження за трансформаціями міського житлового простору й активністю місцевих мешканців із застосуванням методів інтерв'ювання та анкетування. Інтерв'ювання населення здійснювалось за такими ключовими напрямками: вік, стать, статус економічної активності, місце розташування роботи, оцінка щомісячного прибутку, час, який витрачається, та вид транспорту, яким користується респондент, щоб дістатися до місця прикладання праці, задоволеність житловими умовами, житло, в якому мешкають респонденти, територіальні вподобання місця проживання, житлова площа, яка є оптимальною для респондента та його сім'ї, способи вирішення житлової проблеми, проблеми містобудування та містоуправління. Вибірка становила 400 респондентів різного віку, статі та статусу економічної активності.

Основними методами цього дослідження є літературний, аналітико-статистичний, порівняльний, балансовий і нормативний, картографічний, метод інтерв'ю тощо. Для візуалізації даних було використано геоінформаційну систему QGIS.

Виклад основного матеріалу. Місто Ірпінь завдячує своєму створенню залізниці Київ – Ковель, яку розпочали будувати ще в далекому 1899 р. Тодішні працівники залізниці неподалік міста Києва починають створювати дачні поселення (Бучу, Ірпінь і Ворзель). Сама назва Ірпінь походить від назви однойменної річки, правої притоки Дніпра, яка розташована поруч із самим поселенням.

Цікавим є те, що місто будували без чіткого архітектурного плану, натомість вирубували ліс і зводили будинки й цілі вулиці, які називали лініями (перша лінія, друга лінія і т. п.). Згодом у 1956 р. селище Ірпінь отримало статус міста у складі Києво-Святошинського району. На сьогодні Ірпінь є центром Ірпінської територіальної громади, що входить до складу Бучанського району Київської області. Громаду було створено у 2020 р., до якої увійшли села Діброва, Залуччя, Козинці, Михайлівка-Рубежівка та звичайно місто Ірпінь, який і є центром громади.

Розглядаючи генеральний план міста, можна встановити, що залізниця ділить Ірпінь на дві частини, кожна з яких має свою історичну особливість. За сучасних умов, коли інтенсивно розвивається приміська зона та щодня відбуваються маятникові міграції із передмістя в місто, залізниця не лише не втратила, а й набула вагомого значення для міста Ірпінь, особливо для тих мешканців, які щодня їздять до Києва та користуються її послугами. Через станцію Ірпінь проходять 43 приміські поїзди, які з'єднують Ірпінь з іншими населеними пунктами та станціями. На сьогодні у власності міста знаходиться 132 км (1320 тис. кв. м) доріг, із яких тверде покриття мають 110 км доріг.

На початок 2021 р. у м. Ірпінь проживали вже більше 100 тис. осіб. Ірпінь має постійно зростаючі показники чисельності населення. Лише за період із 2010 по 2021 р. чисельність населення зросла на 27 904 осіб, проте в останні роки переважно за рахунок міграційного приросту. За показниками приросту населення м. Ірпінь на 2020 р. займало друге місце серед міст Київської області. Загальний приріст становив 3496 осіб, серед яких міграційний приріст – 3795 особи, природне скорочення – 299 осіб.

Ірпінь славиться своїми парками, скверами та зеленими зонами. У комунальній власності міста знаходиться 207, 7 тис. га зелених насаджень, а також 41 км пішохідних доріжок із твердим покриттям. Перевагою міста є те, що в ньому розташовано дев'ять парків (Ірпінський міський парк імені Правика, Парк "Центральний", Парк "Покровський", Парк "Дубки", Парк імені Михайла Стельмаха, Парк Перемоги, Парк Письмеників, Парк Дружби імені акад. Заріфи Алієвої, Парк Героїв); Набережна річки Ірпінь, алея якої вимощена бруківкою, ліхтарями, лавками, скульптурами, є міст через річку та облаштований пляж із усією необхідною інфраструктурою, а у 2020 р. було відкрито спортивну зону набережної, де відвідувачі можуть пограти у міні-футбол, стрітбол, волейбол, бокс, позайматись на тренажерах і проїхатися на шестикілометровій велодоріжці; три сквери (Сквер імені Володимира Сидорова, Сквер Миру, Сквер "Пушкінський") та Алея героїв АТО. За останні два роки у місті було відкрито футбольне поле з мініфутболу, а також першу Соціально-спортивну школу фонду "Реал Мадрид", основними вихованцями якої є діти, які опинилися у складних життєвих ситуаціях, навчання в якій є безкоштовним і яка є спільним проектом фонду "Реал Мадрид", Ірпінської міської ради та ГО "Епіцентр-дітям".

Промисловий комплекс міста представлений 28 промисловими підприємствами (ПП КОМІНВЕНТ ПЛЮС, ТОВ НАТУР+, ТОВ Екософт тощо) різних форм власності. Частка приватних промислових підприємств у загальному обсязі промислового виробництва становить 95 %, а обсяг реалізованої промислової продукції – 5,4 % до всієї реалізованої продукції Київської області.

Беззаперечно, місто має великий потенціал для розвитку підприємництва та залучення інвестицій, які в подальшому будуть основою для успішного розвитку міста та підвищення добробуту населення. На території міста функціонують близько 1100 підприємств, що становить

5,2 % усіх підприємств Київської області, із яких малі підприємства – 1062 і це відповідно 96,5 % загальної кількості підприємств міста Ірпінь. Зайнятими ж в підприємницькій діяльності малих підприємств є 5109 осіб, або 36,3 % від загальної кількості зайнятих осіб.

Соціальна сфера міста представлена 31 закладом дошкільної освіти (15 закладів комунальної власності та 16 – приватної) та 24 закладами загальної середньої освіти (17 закладів комунальної власності та сім закладів приватної). Також у місті функціонують Національний університет державної фіскальної служби України, Ірпінський державний коледж економіки та права й Ірпінський економічний коледж НУБіП України. За 2020 р. у місті було відкрито два заклади дошкільної освіти, які додали додатково 300 місць у садочках. Медичну допомогу в комунальних некомерційних підприємствах мешканці міста можуть отримати в Ірпінський центральній міській лікарні, Ірпінському міському центрі ПМСД та Ірпінській стоматології. У зв'язку зі збільшенням кількості населення в Ірпінському регіоні було розширено мережу закладів, які здатні надавати первинну медичну допомогу. Стационарну допомогу здатні надавати Ірпінська дитяча міська лікарня, Ірпінський пологовий будинок і Багатопрофільний стаціонар. Загалом ліжковий фонд лікувальних та профілактичних закладів налічує 370 ліжок. У місті функціонують дві бібліотеки (центральна бібліотека для дорослих і міська бібліотека для дітей), Центральний будинок культури та Міський будинок культури, Ірпінська дитяча школа мистецтв імені Михайла Вериківського, Ірпінський історико-краєзнавчий музей та клуб мікрорайону Романівка.

Такі умови та близькість міста Ірпінь до столиці (Києва) роблять його сприятливим для проживання. Законірно в місті здійснюється інтенсивне будівництво житла різних форм і форматів, спостерігаються значні показники надходження капітальних інвестицій у житлове будівництво.

На середину 2021 р. за даними компанії ЛУН у м. Ірпінь продаж квартир відбувається в 69 багатоквартирних житлових комплексів різного класу. Серед них – дев'ять житлових комплексів класу економ (ЖК Green Yard, ЖК Жасмін, ЖК Баск&Вілль тощо), 35 житлових комплексів класу комфорт (ЖК Синергія 3+, ЖК Фаворит Premium, ЖК Фортуна-2, ЖК Сяйво тощо), 19 житлових комплексів класу бізнес (ЖК Синергія Сіті, ЖК Центральний-2, ЖК Мюнхаузен 2, ЖК Синергія Сіті (Kvartal Group) тощо) та один житловий комплекс класу преміум (ЖК Hugge Home). Також великою популярністю користуються котеджні комплекси та таунхауси, яких у місті близько 30 (КМ Loft Affair, Таунхауси "Scandi House", Таунхауси Cherry Town, КМ Сонячний будинок тощо). В Ірпіні значно переважають новобудови комфорт-класу, і це загальноукраїнська тенденція останніх років. Квартири, які побудовані в будинку комфорт-класу, мають такі беззаперечні переваги, як: свобода архітектурних рішень, краща якість оздоблених матеріалів, нестандартне планування квартир, висота стель, додаткові санвузли, гардеробні кімнати, дворики, оздоблені за сучасним ландшафтним дизайном тощо. Котеджна забудова й таунхауси розміщені переважно в межах приватного сектора та наближені до рекреаційних територій.

На сьогодні карантинні обмеження викликали низку змін і трансформацій цінностей у житловій сфері. Передусім це виявилось у потребі власного житлового простору вже для кожного члена сім'ї, з'явилася потреба в окремих місцях для дистанційного навчання чи роботи, для дозвілля з усіма членами родини. Тобто ключовим критерієм вибору житла став комфорт для всіх членів

родини. У такий спосіб житло комфорт-класу має та матиме в подальшому всі споживчі пріоритети. Відповідно на ринку житлової нерухомості відбуваються зміни на користь більших і комфортніших помешкань у містах-супутниках Києва за суттєво нижчими цінами від столичних. І тут важливим став також прибудинковий простір комплексу та наявність і доступність соціальної інфраструктури. Перший використовується переважно як

місце прогулянок. А наявність об'єктів інфраструктури створює умови для комфортного життя мешканців, їхньої роботи й відпочинку. І саме наявність об'єктів інфраструктури комплексу є ключовим критерієм вибору житла. Відтак у містах стали більш виразно формуватись великі громадські центри нижчого порядку.



Рис. 1. Типи забудови міста Ірпінь:

1 – багатоквартирний житловий комплекс; 2 – житловий комплекс закритого типу; 3 – котеджі; 4 – таунхаузи (фото авторів)

Житловий фонд міста Ірпінь має постійні тенденції до зростання. Так, у 1991 р. загальна площа житлових приміщень становила 795,2 тис. кв. м, у 2000 – 1618,0 тис. кв. м. У 2016 р. цей показник становив уже більше 2 млн кв. м, на кінець 2020 р. цей показник становив більше 2,3 млн кв. м.

Динаміка прийнятого житла в експлуатацію в ретроспективі за останні 20 років має тенденції до зростання, проте темпи такого зростання різні. Так, у 2000-х рр. щорічні показники прийнятого в експлуатацію житла в Ірпені становили близько 20–25 тис. кв. м житла. Уже у 2010-х рр. площа прийнятого житла в експлуатацію в місті Ірпінь становила вже 90–100 тис. кв. м. У 2020 р. у місті прийнято в експлуатацію майже 200 тис. кв. м житла, причому це не найвищі показники, зважаючи на пандемію Covid. Відповідно за підсумками 2020 р. Ірпінь займає другу позицію після Києво-Святошинського району за прийняттям житлових об'єктів в експлуатацію та є лідером за даним показником серед міст-супутників Києва. Разом у 2020 р. у Київській області було прийнято в експлуатацію 1199,7 тис. кв. м житла. Лідером за обсягами прийнятого в експлуатацію житла є Києво-Святошинський район із часткою 37,2 % загальної площі прийнятого житла в Київській області. Другу позицію займає саме місто Ірпінь із питомою вагою 16,6 % від загальної площі прийнятого в експлуатацію житла в Київській області.

Подібна ситуація спостерігається за кількістю збудованих квартир. 20 років тому в Ірпені було збудовано лише 149 квартир, а вже через п'ять років цей показник був вищим у сім разів. Під впливом світової економічної

кризи кількість збудованих квартир стрімко знижувалась і вже у 2010 р. цей показник становив 568 квартир. Після цього почалося відновлення будівництва загалом і, відповідно, збільшення будівництва житла. І вже у 2012 р. в Ірпені було збудовано 1285 квартир, у 2014 – 3019, у 2015 – 4388 квартир. У 2018 р. було побудовано і прийнято в експлуатацію 3 413 квартир із середньою площею квартири 54,1 кв. м. У 2019 р. кількість прийнятих в експлуатацію квартир зросла до 4092.

Планувальна структура міста в результаті зазнає певних трансформацій. На сьогодні в місті переконаливо виділяються поруч із громадським центром міста ще три громадські центри нижчого рівня. Громадський центр першого рівня "Центральний" розташовано в межах вул. Соборної, Тургенівської, Центральної, Антонова, Гагаріна. Він містить адмінбудівлі, міськраду, ДРАЦС, Ірпінський міський центр зайнятості, ДЮСШ, школи, Бізнес-центр Мг. SomeR, залізничний вокзал, автостанцію, центральний ринок, Ірпінський міський парк ім. Правика, парк Дружби ім. акад. Заріфи Алієвої, громадські будівлі, об'єкти торгівлі та ресторанного господарства тощо.

Громадські центри нижчого рівня представлені "Західним", "Південним" і "Північно-Східним" центрами. "Західний" громадський центр обмежується вул. Мечникова, Новооскольською, Григорія Сковороди, вул. Західна, що сформувалася в межах зеленої зони річки Буча, а також неподалік парку Мужилівський. Його сформували нові житлові комплекси: Синергія-2, Синергія-3, Позитив, Теплий стан, Rich Town, Фортуна, Столичний квартал, Прованс, Затишний, із комплексом

закладів торгівлі, ресторанного господарства й побутового обслуговування.

Громадський центр "Південний", що є наближеним до міста Києва, обмежується південною частиною міста в межах вул. Університетська, Пушкінська, Виговського, та містить новобудови по вулиці Університетській, ЖК Центральний, ЖК Карат, ЖК Сіті Парк, парк Центральний, а

також комплекс закладів торгівлі, ресторанного господарства й побутового обслуговування.

Громадський центр "Північно-Східний" обмежується вул. Котляревського, Натана Рибак, Северинівської та парків Покровського, Стельмаха, що сформувався на виїзді в сторону Києва в бік Гостомельського шосе.

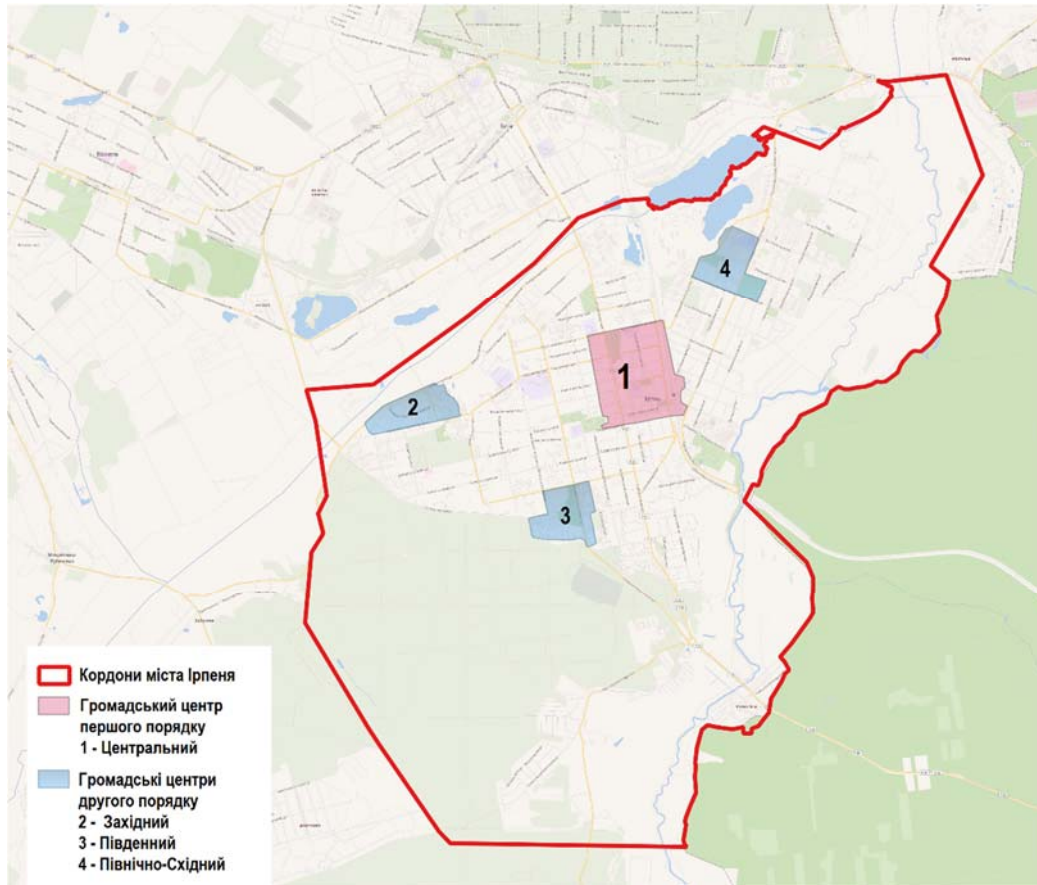


Рис. 2. Схема розташування громадських центрів міста Ірпінь



Рис. 3. Громадські центри міста Ірпінь (фото авторів)

У той самий час, місто, розвиваючись, не позбавлене проблем та конфліктів. У зв'язку зі збільшенням населення, особливо за рахунок міграційного приросту, є нестача об'єктів соціальної інфраструктури, особливо закладів освіти. Важливим питанням в аспекті нашого дослідження є застарілість комунального житлового фонду. Технічний стан житлового фонду міста (за винятком будинків приватного сектору) характеризується зростанням частки житла з фізичним та моральним зношенням більше 40 %, усе більш гостро є завдання переходу до комплексної реконструкції застарілого житлового фонду.

Для визначення основних проблем розвитку міста нами було проведено опитування мешканців. Нашими респондентами стали 400 осіб, із яких: 24,3 % – це люди віком від 31–35 років, 21,3 % – особи віком від 36–40 років, 18,8 % – від 41 до 50 років, 16,5 % – особи віком від 26–30 років, 9 % – до 21–25 років, 5,8 % – 51–60 років, решта 4,5 % – це особи віком до 20-ти років (1,8 %), та після 61 року (2,7 %). Щодо розподілу за статтю, то найбільший інтерес до опитування виявили жінки (72,8 % усіх респондентів), чоловіки ж серед опитаних становили майже третину. Результати такого опитування наведено нижче.

Статус економічної активності наших респондентів: близько половини з них – 41 %, працюють за наймом (спеціаліст – керівник), 27,3 % працюють за наймом (робітник – службовець), самозайнятих – 15 %, 12,2 % опитаних нами осіб зазначили, що є приватними підприємцями, решта респондентів, а це 4,5 %, є студентами або пенсіонерами. Оцінка прибутку своєї сім'ї респондентами розподілилася таким чином: 43,8 % опитаних відповіли, що їм його вистачає і вони можуть відкласти до 10 % від сукупного доходу, майже 26 % опитаних заявили, що грошей ледь вистачає на харчування, одяг і оплату комунальних послуг. Дещо менше (15,8 %) респондентів відповіли, що вони можуть відкладати гроші щомісяця близько третини від сукупного доходу. Значно менше респондентів (7 %) можуть відкладати гроші щомісяця більше половини від сукупного доходу. Для 6 % опитаних грошей абсолютно не вистачає і вони постійно відмовляють собі у найнеобхіднішому. Решта респондентів мали інші варіанти відповідей, наприклад, що грошей вистачає без їхнього відкладання; коронавірус значно зменшив їхні доходи і т. п.

Час, який респонденти витрачають для того, щоб дістатися до місця прикладання роботи, диференціюється таким чином: майже 35 % щодня витрачають у середньому до 30 хв, близько 30 % респондентів – 1–1,5 год, 18 % опитаних – від 30 хв до 1 год, 9 % – більш ніж 1,5 год для того, щоб дістатися на роботу, близько 8 % працюють дистанційно. Серед транспорту, яким респонденти щодня дістаються до місця прикладання праці, переважає громадський (майже 41 % опитаних), 30,5 % використовують власний автомобіль, близько 18 % дістаються до роботи пішки, решта респондентів використовують декілька видів транспорту, зокрема дуже часто до метро доїжджають власним автомобілем, а далі пересідають на метро, або інший громадський транспорт. На запитання щодо пріоритетності транспорту, яким респонденти користуються з метою дістатися до місця роботи, відповіді були такими: 40,8 % осіб використовують щодня громадський транспорт, власним автомобілем – 30,5 % респондентів, 17,8 % опитаних нами осіб дістаються до роботи пішки. Решта респондентів або використовують декілька видів транспорту, або працюють дистанційно і не потребують щодня користуватися певним видом транспорту.

На запитання, чи задоволені респонденти своїми житловими умовами, відповіді розподілилися таким чином: 48,3 % осіб задоволені своїми житловими умовами, 35,3 % задоволені певною мірою, повністю не задоволені своїми житловими умовами лише 16,5 % респондентів. Тобто більше половини респондентів потребують поліпшення житлових умов. 74 % опитаних нами осіб мешкають у власній квартирі (будинку), 13,5 % – у квартирі (будинку) батьків або інших родичів, 10,8 % – орендують житло, значно менше, а це 1,7 % респондентів – у гуртожитку.

Щодо територіальних уподобань місця проживання, то 76,5 % осіб хотіли б і надалі проживати в місті Ірпінь, 10,5 % – у субурбії навколо міста Києва, ще 10 % – у Києві. Також були й інші відповіді на це питання, зокрема люди бажають проживати подалі від Києва і субурбії, одні хотіли б проживати закордоном, інші ж, навпаки, щороку хочуть переїхати до Києва тощо. Основними пріоритетами бажаного місця проживання було проживання у власному будиночку в передмісті в екологічно чистому районі (64,8 % осіб), 8,5 % опитаних респондентів бажають мешкати в житлі, розташованому в одному зі спальних районів міста з усіма побутовими вигодами, а для 8,3 % респондентів пріоритетним є проживання в багатопверховому елітному кварталі міста, захищеному парканом. Бажання мешкати в невеликій квартирі, але з усіма побутовими вигодами незалежно від району міста чи передмістя, виявили 7,3 % опитаних нами осіб. Дещо менше (5,5 %) опитаних нами осіб виявили бажання проживати в будь-якому помешканні в центрі чи ближче до центру міста. Для 2 % респондентів пріоритетним є проживання в будь-якому помешканні ближче до місця праці. Серед інших варіантів респондентів особливу важливість становить наявність поруч лісів, комфортність і затишність місця проживання, екологія, розвинена інфраструктура, зручна транспортна доступність тощо.

Щодо оптимальної житлової площі для респондентів та їхніх сімей, то 32 % опитаних респондентів вважають, що для них та їхніх сімей оптимальним варіантом буде житлова площа від 60,1 до 80 кв. м. Ще для майже третини респондентів оптимальною є житлова площа від 80,1 до 100 кв. м. Дещо менше респондентів (23,4 %) відповіли, що найкращою для них буде площа житлового приміщення 40,1–60 кв. м. До 30 кв. м є площа, оптимальна для 8,6 % опитаних нами респондентів і для 4,7 % опитаних оптимальною є житлова площа у 30,1–40 кв. м.

Пріоритетними шляхами вирішення житлової проблеми найбільше наших респондентів, а саме 53 %, вбачають пошук добре оплачуваної роботи, дещо менше (12 % опитаних) планують придбати житло, скориставшись іпотечним кредитуванням, 9,5 % респондентів бажають поїхати за кордон, щоб заробити кошти на придбання житла. Дещо менше – 6,3 % респондентів – сподіваються на допомогу від батьків, рідних та близьких, решта респондентів не потребує житла.

До запитання, що є найважливішим у районі проживання, більшість респондентів (308 осіб) відповіли, що це наявність поблизу зелених зон (парків, скверів, лісонасаджень), для 217 осіб пріоритетним є розвиненість соціальної інфраструктури, для 118 осіб важливим є рівень транспортного забезпечення. Для 125-ти респондентів є важливим розвиток торговельно-розважальних закладів. Рівень злочинності при виборі району проживання є пріоритетним для 124 респондентів, а для 77 осіб важливим є територіальна віддаленість району від місця роботи чи навчання.

На важливе запитання проблем містобудування та містоуправління більшість респондентів (304 осіб) відповіли, що їх найбільше турбують перевантаженість доріг автомобільним транспортом у зв'язку зі збільшенням забудови міста. 292 респондентів вважає, що основними є проблеми, які пов'язані з новою забудовою міста. Для 182 опитаних нами людей важливою є проблема недостатньої розвиненості соціальної інфраструктури міста, що прямо пов'язано зі збільшенням новобудов і, відповідно, кількістю проживаючих осіб, для яких розвиток соціальної інфраструктури є недостатнім. Для 125-ти респондентів проблемою містобудування та містоуправління є високі ціни на комунальні послуги. 111 осіб вважають актуальними проблеми неефективності транспортного сполучення з містом Києвом. Для 89 осіб актуальною є проблема недостатності та поганого санітарного стану зелених зон міста, дещо менша кількість респондентів (81 особа) вважають, що основною проблемою є погана робота житлово-комунальних служб. На думку 77 респондентів, основною проблемою містобудування й містоуправління є погана робота громадського транспорту. Для решти респондентів були притаманні інші відповіді, а саме: одні вказали на проблему високого рівня злочинності та відсутності безпеки на вулицях, інші – на проблему недостатнього розвитку торговельно-розважальної інфраструктури, недостатньої кількості паркувальних місць, хаотичної забудови, забудови приватного сектору багатопверховими будинками, перевантаженість шкіл і садочків, наявність корупції тощо.

Висновки. У результаті дослідження встановлено, що житлова субурбанізація значно впливає на трансформації міського простору. В умовах карантинних обмежень особливого значення набули процеси житлової субурбанізації у містах-супутниках. Цьому сприяла низка чинників, серед яких важливими стали площа на наявність окремих просторів для кожного члена родини, наявність загального простору для спільного відпочинку сім'ї, наявність сформованих прибудинкових територій, часто саме закритих через низку загроз, наявність і доступність необхідної інфраструктури. У такий спосіб інтенсивного розвитку набули процеси житлової субурбанізації в місті Ірпінь, що має всі переваги пристойного міста-супутника та приваблює мешканців не лише столичного регіону. Відповідно у місті стали чітко виділятися три громадські центри нижчого рівня з відповідною інфраструктурою, зокрема "Західний", "Південний" і "Північно-Східний" центри. Перший було сформовано переважно в межах старої промислової зони міста з межуючими рекреаційними територіями. Два других центри – у межах основних напрямків виїзду мешканців міста до столиці з південного та північно-східного. У місті інтенсивним є зростання як кількості об'єктів соціальної інфраструктури, так і якості обслуговування.

У той же час, попри наявність чималої кількості об'єктів соціальної інфраструктури, зон відпочинку та комфортних прибудинкових просторів, місто має і низку проблем, про що наголошують його мешканці. Перш за все, це витрати часу, який мешканці витрачають для того, щоб дістатися до місця прикладання праці. При цьому доволі значна частка мешканців користується саме громадським транспортом, а близько третини використовують власний автомобіль, і лише 18 % дістаються до роботи пішки. Проте така ситуація компенсується задоволенням мешканців своїми житловими умовами. Територіальні вподобання населення загалом позитивні, переважно мешканці задоволені проживанням в Ірпені. Серед проблем були визначені перевантаженість доріг

автомобільним транспортом у зв'язку зі збільшенням забудови міста, зокрема і з новою забудовою міста, недостатність розвиненості соціальної інфраструктури міста через збільшення новобудов і відповідно збільшення кількості мешканців, високі ціни на комунальні послуги, проблема неефективності транспортного сполучення з містом Києвом. Певні негаразди виявляються через недостатність і часто незадовільний санітарний стан зелених зон міста, погану роботу житлово-комунальних служб, невдалу організацію роботи громадського транспорту, високий рівень злочинності й відсутність безпеки на вулицях, недостатність паркувальних місць, хаотичність забудови, перевантаженість шкіл та садочків тощо.

Окрім цього, важливими залишаються і якісні аспекти житлової субурбанізації з урахуванням комфортності такого житла, його дизайну, зручності помешкань та внутрішніх двориків, обладнання спортивними майданчиками й соціальною інфраструктурою.

References

- Borén, T., Gentile, M., 2007. Metropolitan processes in post-Communist states: an introduction. *Geografiska Annaler, Series B: Human Geography*, 89 (2), 95–110. DOI: 10.1111/j.1468-0467.2007.00242.x
- Borsdorf, A., 2004. On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities. In: Borsdorf, A., Zembri, P. (eds) *European cities: insights on outskirts*. Structures. COST Office, 7-30. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/284053929_On_the_way_to_post_suburbia_Changing_structures_in_the_outskirts_of_European_cities
- Fisher, T., 2003. Differentiation of growth processes in the peri-urban region: an Australian case study. *Urban Studies*, 40(3), 551-565. DOI:10.1080/0042098032000053914
- Ford, T., 1999. Understanding population growth in the peri-urban region. *International Journal of Population Geography*, 5(4), 297-311. DOI: 10.1002/(SICI)1099-1220(199907/08)5:4<297::AID-IJPG152>3.0.CO;2-O
- Garreau, J., 1991. *Edge City: Life on the New Frontier*. New York, Doubleday, 549.
- Golubchikov, O., Phelps, N. A., Makhrova, A., 2010. Post Suburbia: growth machine and the emergence of "edge city" in the metropolitan context of Moscow. *Geography, Environment, Sustainability*, 3(1), 44-54. DOI: 10.15356/2071-9388_01v03_201
- Harris, R., 2015. Suburbanization and Suburbanism. In: J. D. Wright (Ed.), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*. Second Edition, 660–666. Oxford: Elsevier. DOI:10.1016/B978-0-08-097086-8.74044-X
- Hirt, S., 2007. Suburbanizing Sofia: Characteristics of Post-Socialist Peri-Urban Change. *Urban Geography*, 28 (8), 755–780. DOI:10.2747/0272-3638.28.8.755
- Hochstenbach, C., Musterd, S., 2018. Gentrification and the suburbanization of poverty: changing urban geographies through boom and bust periods. *Urban Geography*, 39:1, 26-53. DOI: 10.1080/02723638.2016.1276718
- Holovne upravlinnya statystyky Kyiviv'koyi oblasti. 2021, May. [Main Department of Statistics of Kyiv Region]. Retrieved from <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua/content/>
- Leetmaa, K., Brade, I., Anniste, K., Nuga, M., 2012. Socialist summer-home settlements in post-socialist suburbanization. *Urban Studies*, 49 (1), 3–21. DOI: 10.1177/0042098010397399
- Leetmaa, K., Tammaru, T., Anniste, K., 2009. From Priorities-led to Market-Led Suburbanisation in a Post-Communist Metropolis. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 100(4), 436-453. DOI:10.1111/j.1467-9663.2009.00551.x
- Manshylina, T., 2015. *Suspiil'no-heohrafichne doslidzhennya rozvytku mist-suputnykiv ta prymis'koyi zony Kyeva*. [The development of satellite cities and the suburbs of Kyiv: socio-geographical study]. (Abstract of the dissertation for the degree of Candidate of Geographical Sciences). Kyiv, 20. (In Ukrainian).
- Mezentsev, K., Provotar, N., Hnatyuk, O., Mel'nychuk, A., Denysenko, O., 2020. Trayektoriyi rozvytku prymis'kykh prostoriv. [Trajectories of suburban development]. *Scientific Bulletin of Kherson State University. Geographical Sciences Series*, 13, 63-75. DOI: <https://doi.org/10.32999/ksu2413-7391/2020-13-7> (In Ukrainian).
- Mezentsev, K., Oliynyk, YA., Mezentseva, N., (Ed.). 2017. *Urbanistychna Ukrayina: v epitsentri prostorovykh zmin*. [Urban Ukraine: at the epicenter of spatial change]. Kyiv: Phoenix, 438. Retrieved from http://www.geokiyiv.org/pdf/Urban_Ukraine.pdf (In Ukrainian).
- Nefedova, T., 2011. Rosiys'ki dachi yak sotsial'ne yavlyshche. [Russian dachas as a social phenomenon]. *SPERO. Social policy: expertise, recommendations, reviews*, 15, 161–172. Retrieved from http://www.intelros.ru/intelros/reiting/reiting_09/material_sofiy/17838-rossiyskie-dachi-kak-socialnyy-fenomen.html (in Russian).

Ofitsiynyy sayt Irpins'koyi mis'koyi rady. 2021.[Official site of Irpin city council]. General plan of the city of Irpin. Retrieved from <https://imr.gov.ua/for-citizens/generalnij-plan>

Ouředničėk, M., 2007. Differential suburban development in the Prague urban region. *Geografiska Annaler*, 89 B (2), 111-126. DOI: 10.1111/j.1468-0467.2007.00243.x

Richard A. Walker., 2018 A theory of suburbanization: capitalism and the construction of urban space in the United States Michael Dear, Allen J. Scott(Ed.), *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society* (p. 47). London. DOI: <https://doi.org/10.4324/9781351068000>

Savchuk, I., Zapotoskyi, S., 2020. Cottage settlements in capital region of Ukraine. *Journal of Geology, Geography and Geoecology*, 29(2), 415-421. DOI: 10.15421/112037

Sieverts, T., 2003. *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*. Routledge, 2007. 208 p.

Tammara, T., 2001. Suburban growth and suburbanization under central planning: the case of Soviet Estonia. *Urban Studies*, 38(8), 1341-1357. DOI: 10.1080/00420980120061061

Zapotoskyi, S., Zapototska, V., Trusij, O., Pasko, V., 2021. Social and affordable housing in Ukraine: mechanism and practices of provision. *Journal of Geology, Geography and Geoecology*, 30 (1), 190-200. DOI: <https://doi.org/10.15421/112117>

Надійшла до редколегії 07.05.21

V. Zapototska, PhD, Assistant Professor,
S. Hnatyuk, Student
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

HOUSING SUBURBANIZATION: PRACTICES OF TRANSFORMATIONS ON THE EXAMPLE OF THE CITY OF IRPIN

The research substantiates the feasibility of applying a socio-geographical approach to the study of housing suburbanization, in particular, to assess the transformation of housing development on the example of the city of Irpin. The paper outlines the main conditions and factors of the growth of housing suburbanization of the city of Irpin. It was found that the city of Irpin has a positive population growth due to migration processes, the city is famous for its parks, squares and green areas, the embankment of the river Irpin. The city has a powerful industrial complex and a developed social sphere. All this and the proximity of the city of Irpin to the capital make it favorable for living.

The branch of housing construction in the city is characterized, the prevailing class and type of building is determined. It was found out that the city is carrying out intensive housing construction of various forms and formats, there are significant indicators of capital investment in housing construction. Accordingly, the city's housing stock has a steady upward trend. It has been studied that Irpin ranks second after the Kyiv-Sviatoshyrskyi district in terms of housing commissioning and is the leader in this indicator among the satellite cities of Kyiv.

It is established that quarantine restrictions have caused a number of changes and transformations of values in the housing sector. This was mainly reflected in the priority of their own living space for each family member, there was a need for separate places for distance learning or work, for leisure with all family members. It turned out that the key criterion for choosing housing was comfort for all family members.

It is determined that in the residential real estate market there are changes in favor of larger and more comfortable apartments in the satellite cities of Kyiv at significantly lower prices than in the capital. The adjacent space of the complex and the availability and accessibility of social infrastructure also became important. There are tendencies to the formation of a polycentric city, where next to the public center of the first level, three more public centers of lower level are convincingly distinguished in the city: "Western", "Southern" and "North-Eastern".

As a result of the interviews, residents identified a number of problems of urban development, including the time spent by residents to get to the place of work, road congestion due to increased urban development, including new housing in the city, insufficient development of social infrastructure due to the increase of new buildings and, accordingly, the increase in the number of inhabitants, high prices for utilities, the problem of inefficiency of transport connections with the city of Kyiv. Some problems also concerned the unsatisfactory sanitary condition of the city's green areas, poor housing and communal services, poor organization of public transport, lack of parking spaces, chaotic construction, overcrowding of schools and kindergartens, and sometimes the presence of corruption.

The main prospects of the city development are substantiated, in particular changes of its planning structure from monocentric to polycentric, development of peripheral territories of the city, creation of new public spaces, necessity of development of zoning plans and detailed plans of the territory, etc.

Keywords: housing suburbanization, housing construction, community center.

V. Запотоцкая, канд. геогр. наук, ассист.,
С. Гнатюк, студ.
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

ЖИЛАЯ СУБУРБАНИЗАЦИЯ: ПРАКТИКИ ТРАНСФОРМАЦИЙ НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА ИРПЕНЬ

В исследовании обоснована целесообразность применения общественно-географического подхода к изучению жилой субурбанизации, в частности, к оценке трансформаций жилой застройки на примере города Ирпень. В работе обозначены основные условия и факторы роста жилой субурбанизации города Ирпень. Охарактеризована отрасль жилищного строительства в городе, определены превосходящий класс и тип застройки. Установлено, что карантин вызвал ряд изменений и трансформаций ценностей в жилищной сфере. Главным образом это проявилось в приоритетности собственного жилого пространства для каждого члена семьи, появилась потребность в отдельных местах для дистанционного обучения или работы, для досуга со всеми членами семьи. Выяснено, что ключевым критерием выбора жилья стал комфорт для всех членов семьи. Определено, что на рынке жилой недвижимости происходят изменения в пользу больших и комфортных помещений в городах-спутниках Киева по существенно более низким ценам от столичных. Важным стало также придомовое пространство комплекса, наличие и доступность социальной инфраструктуры. Установлены тенденции к формированию полицентричного города, где рядом с общественным центром первого уровня в городе убедительно выделяются еще три общественных центры низшего уровня: "Западный", "Южный" и "Северо-Восточный".

В результате проведенного интервьюирования жителей, определен ряд проблем городского развития, среди которых расходы времени, которое жители тратят для того, чтобы добраться до места приложения труда, перегруженность дорог автомобильным транспортом в связи с увеличением застройки города, в том числе и с новой жилой застройкой города, недостаточность развитости социальной инфраструктуры из-за увеличения новостроек и соответственно увеличение количества жителей, высокие цены на коммунальные услуги, проблематика неэффективности транспортного сообщения с городом Киевом. Определенные проблемы также касались неудовлетворительного санитарного состояния зеленых зон города, плохой работы жилищно-коммунальных служб, неудачной организации работы общественного транспорта, недостаточности парковочных мест, хаотичности застройки, перегруженности школ и садиков, иногда присутствия коррупции.

Ключевые слова: жилая субурбанизация; жилищное строительство; общественный центр.