

Міністерство освіти і науки  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка  
Факультет соціології  
Кафедра теорії та історії соціології

## **КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

на тему:  
«РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПІВ КОНЦЕПЦІЇ НОВОГО УРБАНІЗМУ В  
УКРАЇНСЬКИХ МІСТАХ (НА ПРИКЛАДІ КИЄВА ТА ХЕРСОНУ) »

Спеціальність: 054 «Соціологія»  
Освітня програма: «Соціологія»  
Освітній ступінь: магістр  
Кваліфікація: магістр соціології

**Виконавець:**  
Лисюк Валерія Валеріївна  
студентка магістратури

**Науковий керівник:**  
Соболевська Марина  
Олександрівна  
докторка соціологічних наук,  
доцентка

Магістерська робота допущена до захисту  
рішенням кафедри теорії та історії соціології

Протокол № \_\_\_\_\_ від «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2020 р.

В.о.зав. кафедри \_\_\_\_\_ доц. Малес Л.В.  
підпис

**Київ 2020**

## Реєстрація

номер

дата

підпис лаборанта кафедри

## Рекомендовано до захисту

підпис наукового керівника

ініціали, прізвище наукового керівника

## Результат захисту

оцінка

дата захисту

## Голова ЕК

підпис

ініціали, прізвище

## Члени ЕК

підпис

ініціали, прізвище

підпис

ініціали, прізвище

підпис

ініціали, прізвище

підпис

ініціали, прізвище

## Секретар ЕК

підпис

ініціали, прізвище

**Тема дипломної роботи:** Реалізація принципів концепції нового урбанізму в українських містах (на прикладі Києва та Херсону)

**Автор:** Лисюк Валерія Валеріївна, студентка 2-го курсу магістратури факультету соціології КНУ ім. Т. Шевченка.

**Анотація.** У даній дипломній роботі розглядається концепція нового урбанізму, історія її виникнення та реалізація її підходів на прикладах двох українських міст (Києва та Херсона). В дипломній роботі описані структурні аспекти та місце концепції нового урбанізму в соціології міста, а також аналізуються ключові принципи втілення цієї концепції. Також у рамках даної дипломної роботи описана реалізація принципів концепції нового урбанізму як чинника трансформації сучасних українських міст. У роботі також проводиться вторинний аналіз даних та проектується ідеї концепції нового урбанізму на сучасні українські міста на прикладі Херсону та Києва.

**Ключові слова:** урбанізм, новий урбанізм, транс-секторальний розвиток, містобудування, соціологія міста

**Thesis topic:** Implementation of the principles of the concept of new urbanism in Ukrainian cities (on the example of Kyiv and Kherson)

**Author:** Lysiuk Valeriia Valeriivna, 6th year student of the faculty of sociology, Taras Shevchenko National University of Kyiv

**Abstract.** This thesis considers the concept of new urbanism, the history of its origin and the implementation of its approaches on the examples of two Ukrainian cities (Kiev and Kherson). The thesis describes the structural aspects and place of the concept of new urbanism in the foreign sociology of the city, as well as analyzes the key principles of implementation of this concept. Also in the framework of this thesis is described the implementation of the principles of the concept of new urbanism as a factor in the transformation of modern Ukrainian cities. The paper also conducts a

secondary analysis of data and projects the ideas of the concept of new urbanism on modern Ukrainian cities on the example of Kherson and Kyiv.

**Keywords:** urbanism, new urbanism, trans-sectoral development, urban planning, urban sociology

**Тема дипломной работы:** Реализация принципов концепции нового урбанизма в украинских городах (на примере Киева и Херсона)

**Автор:** Лысюк Валерия Валериевна, студентка 2-го курса магистратуры факультета социологии КНУ им. Т. Шевченка

**Аннотация.** В данной дипломной работе рассматривается концепция нового урбанизма, история ее возникновения и реализация ее подходов на примерах двух украинских городов (Киева и Херсона). В дипломной работе описаны структурные аспекты и место концепции нового урбанизма в социологии города, а также анализируются ключевые принципы воплощения этой концепции. Также в рамках данной дипломной работы описана реализация принципов концепции нового урбанизма как фактора трансформации современных украинских городов. В работе также проводится вторичный анализ данных и проектируются идеи концепции нового урбанизма современные украинские города на примере Херсона и Киева.

**Ключевые слова:** урбанизм, новый урбанизм, транс-секторальное развитие, градостроительство, социология города

## **Зміст**

<b>ВСТУП .....</b>	<b>5</b>
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ КОНЦЕПЦІЇ НОВОГО УРБАНІЗМУ У ЗАРУБІЖНІЙ СОЦІОЛОГІЇ МІСТА.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1. Передумови виникнення концепції нового урбанізму .....</b>	<b>8</b>
<b>1.2 Генеза і розвиток концепції нового урбанізму в сучасній теоретичній соціології .....</b>	<b>15</b>
<b>1.3. Зміст та місце концепції нового урбанізму у зарубіжній соціології міста. ....</b>	<b>23</b>
<b>ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1 .....</b>	<b>28</b>
<b>РОЗДІЛ 2. СТРУКТУРНІ ДЕТЕРМІНАНТИ КОНЦЕПЦІЇ НОВОГО УРБАНІЗМУ .....</b>	<b>30</b>
<b>2.1 Ключові принципи концепції нового урбанізму .....</b>	<b>30</b>
<b>2.2. Транс-секторальний розвиток як базисна засада концепції нового урбанізму .....</b>	<b>42</b>
<b>ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2. ....</b>	<b>47</b>
<b>РОЗДІЛ 3. РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПІВ КОНЦЕПЦІЇ НОВОГО УРБАНІЗМУ В УКРАЇНІ.....</b>	<b>48</b>
<b>3.1. Загальна характеристика розвитку міст Києва та Херсона .....</b>	<b>48</b>
<b>3.2 Принципи концепції нового урбанізму та перспективи їх реалізації в українських містах (на прикладі Херсону та Києва).....</b>	<b>52</b>
<b>ВИСНОВКИ ДО 3 РОЗДІЛУ .....</b>	<b>62</b>
<b>ВИСНОВКИ .....</b>	<b>64</b>
<b>Список використаних джерел .....</b>	<b>67</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми.** На сучасному етапі розвитку міст перед соціологами та планувальниками міської забудови стає непросте завдання: опинившись в умовах стрімкої урбанізації, осмислити теоретичні напрацювання та втілити у життя механізми, що матимуть на меті спрощення та максимальне полегшення процесу постійного розвитку міст з орієнтацією на задоволення потреб городян і перетворенням міського простору на комфортний для людей. Одним з таких механізмів є концепція нового урбанізму, яка має на меті відродження компактною територією, на якій буде комфортним проживанням великої групи людей.

Актуальність соціологічного дослідження тенденцій урбанізації та визначення принципів концепції нового урбанізму важко переоцінити. За даними дослідження Urban Population Index 2019, яке проводиться в рамках програми розвитку ООН – 54% людей, проживають у містах [UN, 2019]. За прогнозами аналітиків до 2050 року ця кількість складе 70% [European Comission, 2019]. Таким чином, перед державою, а також перед міськими радами постає питання комфортного розміщення такої кількості людей, яке повинно враховуватись і відображатись у планах розвитку міста. Отже, завдання соціології міста на сучасному етапі, і власне, концепції нового урбанізму – окреслити ймовірні шляхи розвитку міста, які дозволять комфортно співіснувати на малій території великій кількості людей. Зазначене істотно актуалізує вивчення концепції нового урбанізму в соціологічному контексті не тільки в зарубіжних реаліях, але й в українському просторі як теоретичної соціології, так і в практичних потребах розвитку сучасних міст. За прогнозами експертів, які провели дослідження World Urbanization Prospects: The 2014 Revision – на 2050 рік 79% населення України будуть проживати у містах [UN, 2014]. Таким чином перед українським суспільством виклик урбанізації є ще актуальнішим, ніж перед світовою спільнотою.

**Ступінь наукової опрацьованості теми** демонструє, що теоретичні аспекти досліджуваної проблеми були в полі зору зарубіжних урбаністів, які

стали визнаними класиками соціології міста ХХ ст.: Л. Вірт, Р. Парк, Дж. Джекобс. Концепція нового урбанізму представлена у працях таких авторів, як Я. Гейл, Л. Гемзо, К. Халінен, Ч. Лендрі, Р. Флоріда, Р. Ллойд, Т. Кларк. Проте дослідження американських і європейських вчених орієнтовані переважно на західні реалії, що обмежує можливість їх використання для аналізу концепції нового урбанізму в українських містах. Разом із тим, роботи зазначених дослідників дали імпульс для наочних теоретичних розробок дослідження концепції нового урбанізму з боку українських учених, зокрема над концепцією нового урбанізму працювали: О.Л. Дронова, А.П. Павлів, Б.С. Черкес.

Тим не менш, можна констатувати, що концепції нового урбанізму приділяється недостатньо уваги в сучасному українському соціологічному дискурсі. І, таким чином, можна сказати, що існує проблема, пов'язана з відсутністю наявного системного соціологічного знання щодо концепції нового урбанізму та її практичного застосування в соціології міста. Це відкриває нові горизонти як у теоретичному опрацюванні концепції нового урбанізму, так і в її практичній реалізації.

**Метою дипломної роботи** є розкриття змісту соціологічних аспектів концепції нового урбанізму та проектування її ідей на сучасні українські міста на прикладі Херсону та Києва. Дана мета передбачає реалізацію таких завдань:

- 1) охарактеризувати передумови виникнення концепції нового урбанізму;
- 2) визначити генезу, зміст і розвиток концепції нового урбанізму;
- 3) описати структурні аспекти та визначити місце концепції нового урбанізму в зарубіжній соціології міста;
- 4) виявити ключові принципи втілення концепції нового урбанізму;
- 5) розкрити принципи транс-секторального аспекту розвитку концепції нового урбанізму;
- 6) здійснити аналіз реалізації принципів концепції нового урбанізму на прикладі планів розвитку українських міст Херсону та Києва.

**Об'єктом** дослідження виступає концепція нового урбанізму як структурна складова сучасної соціології міста

**Предметом** дослідження є реалізація принципів концепції нового урбанізму як чинника трансформації сучасних українських міст.

**Структура роботи.** Робота складається з вступу, трьох розділів, семи підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг роботи становить 70 сторінок.

# РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ КОНЦЕПЦІЇ НОВОГО УРБАНІЗМУ У ЗАРУБІЖНІЙ СОЦІОЛОГІЇ МІСТА

## 1.1. Передумови виникнення концепції нового урбанізму

Витоки розвитку концепції нового урбанізму безумовно виходять з розвитку урбанізації як такої. Процеси урбанізації, як вже було зазначено у вступі, не лише стрімко актуалізуються протягом останніх десятиріч в розвинених країнах, але стають характерними для аграрних країн, яким, здавалося б, вона повинна бути зовсім не притаманна. Тим не менше, люди завжди тягнуться до угруповання, створення малих соціальних груп, які врешті решт виростають у великі, з розвитком та ускладненням соціального стану суспільства. Крім фактору соціалізації, який притаманний людству, можна виділити ще один фактор, який пояснює причини все більшого скупчення людей на одній території – технічний прогрес. Зростаючі темпи виробництва, які диктуються економічним розвитком, зростаючою культурою споживання і т.д. – примушують залучати все більше людей в процес розробки та створення споживацьких благ для задоволення споживацького попиту. Перелічені вище фактори підтверджується цифрами ООН щодо процесу урбанізації - у 1950 р.— 29% відсотків світового населення мешкали в містах, а в 1990 р.— таких було вже 46% [UN, 2018]. Якщо в 1950 р світ ще оговтувався від двох світових війн і темпи виробництва були відносно малими, і відповідно рівень урбанізації світового населення був також невеликим, кількість мешканців малих населених пунктів значно переважала над кількістю мешканців міст [European Comission, 2019].

В 1990 р. – завдяки періоду стрімкого економічного розвитку [UN, 2014] – рівень міського і сільського населення майже зрівнявся. Тут варто відзначити, що міста є економічним, культурним і соціальним центром. Драйвером швидких темпів зростання економіки є зростання і розвиток саме міських поселень. Тут варто зробити уточнення, що ми не можемо казати що економіка

зростає лише завдяки розвитку міста як такого. Ми швидше говоримо про те, що сукупність факторів, які призводять до зростання світової економіки пов'язані безумовно з містом. Диверсифікація економічного зростання обумовлена розвитком нових технологій, удосконаленням виробництва, технічним прогресом, діджиталізацією і глобалізацією. Центрами цих процесів є місто. Тобто в містах відбувається відносна диверсифікація економіки, коли в місті зосереджені і виробничі потужності, і установи, які стимулюють споживацький попит. Термін “відносна” вживається тут не випадково, адже місто може так чи інакше цілком залежати від одного економічного центру, але тим не менш цей центр навколо себе акумулює вже другорядні економічні супутні послуги. Так, наприклад, якщо уявити місто А, основою економіки якого є виробництво Х, то не можливо спростовувати той факт, що працівники виробництва Х повинні на чомусь добиратись до місця роботи, чимось харчуватись, в щось одягатись, десь жити і т.д. Тобто навколо виробництва функціонує повний цикл економічного простору, в якому мешканці міста А можуть відчувати себе впевнено з точки зору поточного рівня прибутку та очікуваного в майбутньому. Цей цикл формується не лише з працівників виробництва, а й з людей, які зайняті в інших сферах. А якщо уявити, що таке виробництво не одне, то відповідно й множитья кількість зайнятих в циклах, відповідно приростає населення, в наслідок постійної потреби в кадрах. З відносною стабільністю економічного становища, (а міська економіка так чи інакше може бути ізольованою і в меншій мірі залежить від зовнішніх факторів, як, наприклад, економіка в селі) – зростає і народжуваність. Тобто приріст населення відбувається не лише завдяки міграції наявного населення, але й через народжуваність.

Відповідно з цього випливає, що населення міста зростає завдяки двом демографічним факторам:

- 1) Міграція – чисельність міста збільшується внаслідок міграції мешканців з інших міст/сел.

2) Народжуваність – чисельність міста збільшується, коли народжуваність в місті більша, аніж смертність

Якщо структура економіки міста доволі багатогранна і складається з великої кількості галузей, то структура економіки невеликого населеного пункту зазвичай залежить або від одного економічного центру, або взагалі не містить ніякого економічного центру, а будується лише навколо аграрної діяльності. Таким чином – в умовах відсутності інших, стимулюючих розвиток економіки, виробництв – економіка малого населеного пункту має велику залежність від зовнішніх умов, оскільки пов'язана саме з аграрною діяльністю на місці. Культурний розвиток в невеликих населених пунктах також стагнує за сукупності перелічених умов. В таких умовах стрімкі процеси урбанізації можуть бути легко пояснені теорією раціонального вибору М. Вебера, яка посилається на те, що люди приймають рішення оскільки слідують своїм життєвим планам, які задовольняють більшу кількість бажань і там де вони мають більші шанси на успіх [Галич, с. 10: 2010]. Таким чином саме місто може задовольнити більшу кількість бажань і саме в місті мешканці мають більше шансів на успіх.

Згідно до вищесказаного можна виділити два чинники зростаючих темпів урбанізації.

1) Економічний – місто має більш розвинену економіку, раціональний вибір підказує людям, що в міських умовах вони мають більше шансів на збагачення.

2) Соціально – культурний – потяг акторів до соціалізації.

Важливо відзначити, що певних хронологічних етапів урбанізації не можна чітко встановити, оскільки урбанізація в кожній державі/імперії відбувається з різним темпом, її сплеск відбувається в різні проміжки часу. Тим не менше, є можливість встановити і охарактеризувати загальні риси процесу урбанізації, проілюструвавши їх яскравими прикладами.

Так, наприклад З.Н. Галич у праці “Урбанізація та мегаполізація як глобальний процес” [Галич, 2010: с.3] виділяє наступні стадії урбанізації:

1. Стадія початкової урбанізації – цій стадії притаманний розвиток окремих міст, які стають центрами тяжіння для населення держави. (Або якщо держава ще не сформована – то для мешканців певної території) Так, наприклад центрами зростання населення у VII-VI ст. до н.е. були поліси. Одним з найбільших міст-полісів був Херсонес, який розташований на території сучасної України. Економічним джерелом розвитку полісів було землеробство, що не відрізняє їх від звичайних поселень. Проте в культурній, соціальній і політичній сфері життєдіяльності ставали центром тяжіння.

2. Субурбанізація – характеризується стрімким розвитком поселень в зоні впливу великого міста. Відбувається розвиток околиць, зростає щільність населення в передмістях. Субурбанізація відбувається на тому етапі, коли щільність населення міста починає перевищувати передбачену стратегічним планом розвитку міста. Субурбанізація на певному етапі була притаманна таким містам, як Київ, Львів, Дніпро і інші.

3. Рурбанізація - пов'язана з виникненням нових центрів далеко від сформованих, зростанням населення в малих містах, сільській місцевості. Відбувається проникнення міських життєвих стандартів в сільську місцевість. Рурбанізація зазвичай відбувається в місті/поселенні де знайдені природні багатства, формується новий індустріальний парк. Яскравим прикладом рурбанізованого міста є Дубаї, ОАЕ.

4. Реурбанізація - характеризується стабілізацією чисельності населення великих міст. Оновлення інфраструктури міста, в тому числі містобудівна реконструкція, розвиток громадського транспорту, створення вільних від машин місць. Цей процес спостерігається в великих містах західноєвропейських країн. Саме на етапі реурбанізації і виникає як ідея, а згодом і реалізується у життя концепція нового урбанізму.

Внаслідок зростання темпів урбанізації - рано чи пізно кожне місто опиняється перед проблемою перенаселення. Фактично це проблема, яку можна пояснити тим, що в стратегічному плані розвитку міста не було передбачено такої кількості наявного населення, при якій щільність населення на квадратний кілометр перевищує попередньо прогнозовану. В такому випадку, зіштовхуючись з проблемою перенаселення – зазвичай місто починає нарощувати агломерацію – тобто збільшувати кількість приміських районів, розширювати межі міста, збільшити межі районів, включати в склад міста прилягаючі поселення. Це стандартний план дій, на випадок стрімких процесів урбанізації. В таких умовах постійного збільшення розмірів міста дуже часто громадський транспорт не справляється з навантаженням, в результаті чого мешканці починають віддавати перевагу особистому транспорту, що створює ще більше навантаження на інфраструктуру міста. В результаті такого розвитку – містяни зіштовхуються з багатьма проблемами локального рівня, які дуже важко вирішити. Таким чином існує серйозна проблема, оскільки такі реалії наразі актуальні не лише, наприклад, для Києва, а й для інших великих міст.

Над вирішенням цієї проблеми працювали як радянські, так і західні спеціалісти. Проектуванню міста на його первісному етапі розвитку приділялось багато уваги. Так, наприклад, одним з прототипів реалізації концепції нового урбанізму було м. Прип'ять, яке проектувалось з урахування майбутніх потреб мешканців міста, та частково відповідало ідеям концепції нового урбанізму [Frommer, 2010], а саме:

- Пішохідна доступність – більшість об'єктів інфраструктури міста знаходилась в межах 10 хвилинної ходьби.

- Висока щільність забудови

- Чітка структура вулиць.

Таким чином, радянські архітектори планували розвиток міста, враховуючи попередній досвід міст-супутників великих підприємств і

намагались створити максимально комфортні умови життя для майбутніх працівників.

Проблеми гармонійного розвитку міста, а також перенаселення міст підіймаються в працях відомих урбаністів-соціологів на Заході. Так, наприклад, Гордон МакГранахан у праці *Urbanisation Concepts and Trends* [McGranahan, 2014: с.23] зазначав, що: “Існує консенсус про те, що урбанізація є критично важливою для міжнародного розвитку, але існує також і проблема - значна плутанина з приводу того, що насправді є урбанізацією, чи прискорюється вона чи сповільнюється, чи слід заохочувати її чи стримувати? Чи не знаходимося ми зараз на тому етапі, коли слід призупинити темпи урбанізації, оскільки ми вже не маємо змогу контролювати розміри та чисельність населення в містах і бачимо стрімкий занепад малих поселень”.

Тангавел Паланівель, заступник директора «Управління звітності про людський розвиток», головного офісу ООН у праці “*Rapid urbanisation: opportunities and challenges to improve the well-being of societies*” пише про те, що з одного боку швидка урбанізація, яку ми спостерігаємо в останні роки, покращує загальний добробут суспільства [Palanivel, 2017: с. 90]. Він вказує на те, що хоча лише близько половини людей у світі живе в містах, проте містяни генерують понад 80 відсотків глобального внутрішнього продукту (ВВП). Однак, на його думку урбанізація також представляє багато проблем для людського розвитку. За оцінками експертів, майже 40 відсотків світової міської експансії можуть бути в нетрях, що посилює економічну нерівність та антисанітарні умови. Швидка урбанізація також пов'язана з екологічними проблемами, і багато міст, розташованих у прибережних районах або на берегах річок, також можуть бути вразливими до стихійних лих, таких як шторми, циклони та повені. Так само погана міська інфраструктура - наприклад, ненадійні електроенергетичні системи, перевантажені дороги та поганий громадський транспорт, неефективні порти та неадекватні школи - знижує конкурентоспроможність та економічні перспективи міст [Palanivel, 2017: с. 95].

Саме тому для розв'язання цих проблем і виникають концептуальні рішення, які передбачають гармонійний стратегічний розвиток міст. Концепція нового урбанізму посідає важливе місце серед таких стратегічних ідей, оскільки на відміну від багатьох інших концепцій - виносить на перший план комфортне проживання людини в місті, створює такі умови в місті, які дозволяють людині не відчувати відчуження з містом. Так, наприклад, згідно дослідження Л.В. Карцева в праці "Щастя як феномен духовного життя сільського населення" [Карцева, 2012: с.5] – сільське населення більш щасливе ніж міське населення, при чому за багатьма показниками. Це може свідчити про те, що не дивлячись на вищий рівень доходу – міське населення більше відчуває стрес, в тому числі і через те, що не адаптувались до проживання в місті.

Таким чином, можна зазначити, що ідеї концепції нового урбанізму набувають стрімкої актуалізації на початку 90-х років ХХ ст, разом зі швидким розвитком темпів урбанізації, активною розбудовою міст і необхідністю гармонійного розвитку існуючих агломерацій. Концепція нового урбанізму – це відповідь на суспільний виклик, яка полягає в намаганні забезпечити комфортне життя людей на невеликій території. Намагання втілити такі ідеї починає втілюватись у життя в кінці ХХ ст – початку ХХІ ст.

## 1.2 Генеза і розвиток концепції нового урбанізму в сучасній теоретичній соціології

Зародження та розвиток концепції нового урбанізму приходить на кінець 90х років ХХ ст., разом з розвитком темпів урбанізації. Проте зародження теоретичного базису концепції нового урбанізму відбувалось вже наприкінці ХІХ ст. Розвиток темпів урбанізації приводив за собою проблеми перенаселення, зростання щільності населення і т.д. Дослідженнями цих проблем займалися такі науковці в області соціології міста, як: Я. Гейл, Д. Джекобс, Л. Кріер, А. Дуані., Е. Говард.

Ідеї гармонійного розвитку міста проявлялись не лише в працях письменників-фантастів, а й в урбаністів. Перші засади концепції нового урбанізму почали зароджуватись наприкінці ХІХ ст. Першопочатківцем, який фактично описав концепції нового урбанізму в реаліях розвитку міст того часу був англійський урбаніст (за професією судовий репортер) – Е. Говард у праці “Garden Cities of To-morrow” 1898 року [Ebenezer, 1902]. До написання цієї праці англійського вченого спонукала стрімка урбанізації старої Англії, яка була покликана процесами масової індустріалізації. За темпами індустріалізації на той період часу Англія тримала впевнене лідерство серед країн старого континенту [Foundation of Western Culture, 2013], що вело до швидкого розвитку міста і певного занепаду села. Швидка урбанізації Англії пояснюється, безумовно й географічним положення країни і кліматом, який робить землеробство доволі складним процесом, тож недивно що саме Англія очолила індустріалізаційну трансформацію Європи і завдяки цьому вона зобов'язана своєму економічному розвитку. Тож, будучи не в захваті від такого розвитку подій Е. Говард пропонує радикальну зміну курсу руху суспільства – а саме деурбанізацію та стримання росту великих міст. Така ідея не була широко сприйнята в англійському суспільстві, тим не менше її концепція виглядала доволі амбітною та вважається наріжним каменем зародження концепції нового урбанізму в її сучасному вигляді. Отже, сама ідея Е. Говарда полягала в

тому, що на думку вченого потрібно відмовитись від розвитку великих міст з індустріальним виробництвом на користь створення малих міст нового типу, в яких приділялось особлива увагу комфортним умовам життя та злиття до природи. Говард пропонував ідею кругового розвитку міста, в центрі якого знаходився б парк з суспільними та культурними закладами, по периметру цього парку знаходилась би торгівельна зона у вигляді скляної галереї, яку б, в свою чергу оточували б жилі квартали. Такі, досить прогресивні, навіть і для нашого часу ідеї Говарда впирались у важкість їх реалізації, а також у відсутності місця для виробництва. Варто зазначити, що Говард не відмовлявся від виробництва зовсім, а виносив його за зовнішнє коло міста – фактично за його межі. Мінусами ідеї міста-сада Говарда була не тільки важкість її реалізації, а й фактично те, що розмір міста був строго фіксований, як і кількість постійного населення. Також ідеї Говарда означали не тільки комфортні умови для мешканців цього міста, але й зміни способу життя, політичного та навіть суспільного устрою, оскільки, на думку англійського урбаніста – мешканці міста не повинні контролюватись ззовні, а можуть мати власні закони і власну владу. Отже, на жаль, така концепція міста-сада через деякі, непопулярні на той час, сміливі тези, які проголошував Говард, не була втілена у життя.

Паралельно з розвитком теоретичних напрацювань Е. Говарда – у м. Чикаго зароджується рух, який називається City Beautiful Movement [Fairfield, 2018]. Учасники цього руху вважали на меті створення так званого Монументального Міста. Концепція такого міста передбачала, що за умови першопочаткового створення – необхідно закласти фундамент церемоніального та надзвичайно привабливого міста. Така церемоніальність та привабливість у подальшому має визначити та сприяти його гармонійному розвитку. Тобто автори тут, так чи інакше започаткували не тільки основи концепції нового урбанізму, але й визначали основи теорії розбитих вікон, згідно до якої – якщо в місті не має жодного розбитого вікна, то менша ймовірність що якесь вікно розіб'ють, на відміну від міста, де багато розбитих вікон. Тобто на поведінку

людини впливає зовнішній вигляд оточуючих умов, а у випадку концепції Монументального Міста – на гармонійний розвиток міста буде в подальшому впливати його першочерговий розвиток як церемоніального та привабливого. Якщо в теорії міста-саду пропонувалось припинити розвиток великих міст та почати будувати нові – малі міста, які б розвивались у злитті з природою та частково б асимілювались з сільською місцевістю – то в теорії Монументального Міста основи розвитку передбачались і для існуючих міст. Так, наприклад теоретик цієї концепції – Даніель Бьорнем розробив генеральний план Чикаго, який передбачав створення громадських просторів, системи бульварів, парків і т.д. Тобто, фактично, концепція Монументального Міста базувалась на створенні комфортних умов життя в вже існуючих містах. [Timothy, 2009: с.11]

Великий вплив на розвиток концепції Нового Урбанізму приніс П. Гедесс, який активно займався питаннями еволюції і сформував концепцію щодо її розвитку та впливу оточуючої середовища на ці процеси. У праці “Cities in evolution: an introduction to the town planning movement and the study of civics” Гедесс [Chabbar, 2012: р.31] детально розглядає розвиток міста у сукупності з особливостями географічного розташування міста, оточуючою середовищем, яка безпосередньо впливає на взаємодію між його мешканцями. Гедесс вказує на те, що територія, на якій розташовується місто визначає професії людей, які в ньому мешкають, а також безпосередньо майбутній розвиток цього поселення. Наступником ідей Гедесса був Л. Мамфорд, який у праці “The city in history” [Zucker, 1961] детально обґрунтовує що функція міста полягає не лише в культурно-економічному драйвері розвитку суспільства, але й в трансляції культурного спадку цивілізації. Такі ідеї Мамфорда цілком логічні, так наприклад людству достеменно відомі місцезнаходження античних міст, їх культура, суспільне, економічне і політичне життя. Таке знання, безумовно можна було отримати лише з великих поселень – міст. Таким чином надзвичайно важливо культурно-історична місія міста, як ретранслятора цивілізації. Саме тому Мамфорд рішуче заперечує тогочасні вектори стрімкого

розвитку великих міст, раціонально вказуючи на те, що місто повинно слугувати для людини. Крім того, Мамфорд у своїй праці нагадує про те, що місто не лише економічний мотор розвитку країни, але й соціальний центр культурного розвитку людини, соціальних мас. Саме тому підкреслення цієї диференціації соціального та економічного розвитку робить умови проживання у місті стабільними. Так, наприклад, зосередження в великому місті лише виробництв призводить до занепаду соціально-культурного стану громадян, зниження рівня освіти та інших факторів, які впливають на соціальне життя. Це, в свою чергу, веде до зростання рівня кримінальних порушень, самогубств, протестних настроїв. Яскравим прикладом подібного погіршення є події на сході України 2014 року, де головними регіонами нестабільності проявили себе райони Донецької та Луганської областей, де були зосереджені великі виробничі потужності і були відсутніми соціально-культурні об'єкти інфраструктури. Протестні настрої, активно ініційовані та підтримані з боку Російської Федерації, призвели до втрати контролю та тимчасової окупації цих територій. Тим не менш, Мамфорд наполягав саме на диверсифікації економіки міста, а також на балансі між економічним та соціальним-культурним життям. Також в ідеях Мамфорда була проголошена необхідність місту існувати у симбіозі з природою, землею і оточуючою середою і людську діяльність планувати так, щоб не зашкодити їм.

Проте, варто відзначити, що в цих революційних ідей були й противники. Так, наприклад, в 1925 році французький вчений Ле Корбюзьє презентував “План Вуазен” [Shaw, 1984: p.13], в якому пропагував зносити старі будівлі та возводити на їх місці нові висотні жилі будинки. Так, Ле Корбюзьє пропонував знести половину Парижа та замінити його висотками, також Ле Корбюзьє надавав перевагу особистому транспорту в планах по розвитку міста, а міську територію пропонував розділити на три зони, що мають чіткі межі:

- 1) Житлова зона – багатоповерхові будинки для проживання міського населення.

- 2) Виробничі зони – зони, на яких зосереджено виробничі потужності, заводи, добича ресурсів і т.д.
- 3) Рекреаційні зони – зони для відпочинку громадян: парки, сквери, бульвари.

Ідеї Ле Корбюзьє значно вплинули на архітектурну спадщину Радянського Союзу, адже саме за цими принципами були побудовані відносно сучасні міста на теренах країн СРСР.

Передумови зародження концепції Нового Урбанізму були закладені не лише в Європі, а й активно розвивались на інших континентах. Безумовним лідером в цьому плані були США, які знаходились на етапі економічного зростання в період після Другої Світової Війни, в той час як країни Європи та Азії відновлювали свої економічні потужності. Для Америки 70-х років характерні швидкі темпи урбанізації, бебі-бум, поява нового покоління [Van Bavel, 2013: p.23-29]. У зв'язку з цим великі міста Америки стають ще більшими, відбувається процес субурбанізації – зростання приміських районів великих міст. Поєднання цих факторів, а також стрімкий розвиток автопромисловості, низькі ціни на паливо призводять до того, що в Америці розвивається виключно особистий транспорт, а громадський транспорт знаходиться в стані повного занепаду. Замість розвитку трамваю чи метрополітену – у великих містах Америки будуються хайвеї, великі транспортні розв'язки, шосе, автомобільні магістралі і т.д. З одного боку це призводить до того, що в кожного американця з'являється власний автомобіль. Проте це не причина, а наслідок, оскільки автомобіль в цілому стає єдиним можливим транспортним засобом для пересування у місті та за його межами. Фактично наявність автомобіля стає американською національною ідеєю, відображає так звану “American dream” яка складається тепер з престижної роботи в місті, наявності власного будинка за межами міста і автомобіля. Така концепція розвитку американського містобудування логічно призводить до повного занепаду громадського транспорту і спотворення його іміджу, та навіть маргіналізація цього виду пересування, адже в більшості користувачі

громадського транспорту починаються сприйматись як жебраки. Для подолання цієї проблеми США знадобилось десятки років, безліч інвестицій у розбудову громадського транспорту, але й досі ця країна залишається вкрай непристосованою для життя у разі відсутності особистого транспорту.

Отже, перші ідеї концепції міста для людей, які в подальшому лягли в основи концепції Нового Урбанізму, в Америці почали з'являтися вже наприкінці 60-х років. Кевін Лінч вважається особою, яка започаткувала цю ідею, заклавши основу підходи до проектування, що спираються на оточуючу середу і транслиувала важливість ідеї розвитку міста, комфортного для проживання людей у праці “Образ міста”, яка була опублікована у 1961 році [Lynch, 1962: р. 13-51].

Він назвав свій підхід як “Environmental approach”. Такий спосіб містобудування передбачав комплексне вивчення оточуючого середовища та населення цієї території. Можна сказати, що Лінч використовував метод сегментації, відмовившись від традиційного визначення середньо-типового мешканця території. Таким чином Лінч максимально конкретизував мешканців майбутнього району, ділив їх на кластери і кожен кластер наділював власними переживанням та соціальними потребами. Такий підхід дозволяв створити дуже унікальне середовище, яке було б багатофункціональним і задовольняло потреби більшості населення майбутньої території. Лінч підкреслював важливість створення аутентичного, стійкого образу оточуючої середи [Lynch, 1962: р.59]. Що означало, що всі наявні елементи міста повинні бути чітко пов'язані між собою в одне ціле. Ця ідеї була надзвичайно прогресивною на той час в Америці, але не отримала широкого розповсюдження через складність та фінансові обмеження в можливості її реалізації.

Активно критикувала існуючу концепцію містобудівництва канадсько-американська журналістка Джейн Джекобс [Jacobs, 1961]. У праці “Смерть та життя великих американських міст” Джейн Джекобс критикувала

попередників, які розробляли стратегічні плани розвитку міст за те, що вони ігнорували людей (мешканців міста) як безпосередній суб'єкт існування цього міста [Jacobs, 1961: p.41]. Джекобс вказувала на те, що саме вулиця є центром активного міського життя, і що реконструкція міста повинна мати bottom-up напрямок. Вони активно відстоювала можливість залишити вулицю в місті в тому вигляді, в якому вона існує протягом багатьох років, а не зносити інфраструктуру і будувати її наново. Разом з Вільямом Вайтом вони стали автором дослідження “Street life Project” [Whyte, 2012], в якому дослідили поведінку містян на вулицях та відкритих громадських місцях. За допомогою використання соціологічного методу включеного спостереження – автори досліджували як люди взаємодіють на вулицях міста з оточуючою середою, як ходять вулицею, де зупиняються, що привертає їх увагу.

Початок активного формування безпосередньо концепції Нового Урбанізму припав на 70-і роки ХХ ст. Своім активним розвитком в цей період концепція зобов'язана початку світової нафтової кризи. Важливий факт, що необхідно підкреслити – це те, що фактично період розвитку концепції так чи інакше пов'язані та залежать від фінансового стану. Що важливо – це те, що концепція розвивається і у випадку рецесії економіки – як відповідь на фінансові виклики, так і в період розвитку та росту економіки – як відповідь на темпи урбанізації, що пришвидшуються. Таким чином можна сказати, що концепція зупиняється у розвитку лише під час відносної стагнації економіки – тобто малого спаду. У випадку сильної кризи – концепція набуває особливої актуальності. Так, наприклад, у 1973 році нафтова криза спричинила дефіцит палива в США та Європі. Найбільше постраждалими від цього колапсу прийнято вважати мешканців приміських субурбанів США, оскільки переважна більшість з них користувалась власним транспортом. Тому суспільство повинно було відповідати на нові виклики – такі як обмеженість паливних ресурсів, необхідність розробки нових стратегій розвитку суспільства, яка б дала змогу продовжувати sustainable development. Протягом двох десятиліть років після цього концепція остаточно формувалась і набувала фінальних рис і фінально

побачила світ у 1993 році, коли група архітекторів на чолі з Андресом Дуені створила конгрес Нового урбанізму (CNU) [Congress of the New Urbanism], та запропонувала основний документ – Хартію Нового Урбанізму, яка описує основні постулати руху, які складаються з 3-х блоків, а останні в свою чергу діляться на 9 пунктів.

Таким чином можна зробити висновок, що концепція Нового урбанізму починає своє зародження наприкінці XIX ст, формуючись як відповідь на швидкі темпи урбанізації, що не завжди були комфортні для пересічних громадян. Особливої актуалізації концепція Нового урбанізму набуває на початку 1950-х років у США, внаслідок стрімкого розвитку американської економіки, що приводить до збільшення населення міст, розвитку особистого і занепаду громадського транспорту. Витоки концепції також знаходять своє місце у працях Європейських вчених, які також намагались вести активну боротьбу з незбалансованим розвитком великих міст, що призводило до перенаселення, погіршення умов життя у місті, тощо. Остаточо концепція формується у 1993 році, за участі провідних вчених-теоретиків та архітекторів, які формулюють зміст концепції у Хартії Нового Урбанізму, яка складається з 3 блоків і 27 підпунктів. Постулати концепції починають активно використовуватись та втілюватись у життя у таких містах, як Сісайд (штат Флорида, США), Селебрейшен (штат Флорида, США), Йаркіборг (Швеція), Паундбері (Великобританія).

Також варто відзначити що під час теоретичної розробки основних постулатів концепції використовувались соціологічні методи (спостереження), а сама концепція займає важливе місце у структурі теоретичної дисципліни соціології міста.

### 1.3. Зміст та місце концепції Нового урбанізму у зарубіжній соціології міста.

Ключовим змістовним елементом концепції Нового урбанізму є так звана Хартія Нового Урбанізму [Congress of the New Urbanism], яка описує ключові моменти руху Нових урбаністів, що були сформовані на основі сторічного досвіду містопланування.

Хартія складалась з трьох наступних блоків, які в свою чергу складаються з дев'яти пунктів, які описують формації різного масштабу:

1. Регіон (the region): агломерація (Metropolis), місто (city) і селище (town).
2. Сусідство (the neighborhood), район (the district) і коридор (the corridor).
3. Квартал (the block), вулиця (the street) і будівля (the building).

Важливо зазначити, що метою Хартії є акцентування уваги на важливості меж урбанізованих територій та історичного наслідування в архітектурі, містобудівництві та ландшафтному дизайні, які необхідні для збереження ресурсів, можливості створення стійких міських спільнот, через використання архітектурного та містобудівного інструментарію. Фактично це означає гармонійний розвиток міста, де ключовим його суб'єктом є громадянин та безпосередньо саме місто. Ключовим завданням урбаністів є збереження як обліку міста, незалежно від його району – центру, чи субурбанів, так і створення такого міського простору, який дозволяє комфортне існування для мешканців. Поєднання цих двох факторів – теоретична основа концепції Нового урбанізму.

Концепція Нового урбанізму складається з наступних ключових положень [The Charter of New Urbanism] :

- 1) Транспортно-орієнтований розвиток. (Transit-oriented development).

Ключова ідея цього положення полягає в такому плані розвитку міста, який був би орієнтований на громадські види транспорту. Результати численних досліджень щодо переваги громадського транспорту були опубліковані у праці “The Pedestrian Pocket Book”, що була надрукована у 1989 році Дугласом Кельбахом. [Kelbaugh, 1989]. У цій книжці автор наводить результати низки досліджень, в яких використовувались, зокрема й соціологічні методи, та доводить що громадський транспорт для міста є більш ефективним, ніж особистий. В праці “The Next American Metropolis” Пітер Карлтроп [Calthorpe, 1993] розвиває ці ідеї і розробляє концепт функціонування громадського транспорту в місті. В основі цього концепта лежить максимально ефективно використання території поблизу транспортного вузла. Транспортно-орієнтована зона являє собою сусідство або район, в центрі якого розташований великий транспортний центр (залізнична станція, станція метро, зупинка трамвая, тролейбуса або автобуса), в радіусі 400 м від якої розташована зона щільної багатофункціональної забудови, орієнтованої на пішохідний рух. В зоні, радіусом 800 м розташована менш щільна забудова малої поверховості, що орієнтована на підтримання ядра транспортно-орієнтованої зони. Таке розташування покликано вирішити ряд транспортних проблем, в тому числі так званий ефект “останньої милі”. “Остання миля” – рух людей від великого транспортного центру до кінцевої точки призначення, при якому на цей відрізок шляху використовується 30% ресурсів. Іншими словами – якщо від роботи до метро, та від станції до станції ми витрачаємо 70% часу, а від станції метро до дому без інших пересадок – 30%, це проблема останньої милі, оскільки ми багато часу та ресурсів витрачаємо на ходьбу. Тобто, уявімо що ми добираємось додому 60 хв. Таким чином шлях від роботи до транспортного центру займає приблизно 40 хв, а від транспортного центру до безпосередньо дому – 20 хв, що є неефективним витрачанням часу. Транспортно-орієнтований розвиток нівелює цей ефект через більш щільну забудову в пішохідній досяжності транспортного центру, а також запровадженні альтернативних видів транспорту для можливої пересадки.

## 2) Щільний розвиток або розумне зростання (Smart growth).

Ідея компактного розвитку полягає в найбільш ефективному використанні вже існуючих активів міських територій. Фактично вона ставить акцент на перебудові міста, аніж забудування неосвоєних просторів [Тапа, 2009: р.23-29]. На перший погляд може здатись, що в такому випадку й Київ рухається в напрямку Smart Growth, проте це не так, і треба відрізнити безладну забудову центру від розумного розвитку. Концепція Smart Growth спрямована на стримування неконтрольного зростання урбанізованої території. Компактність міського простору має низку екологічних, економічних і соціальних переваг. Соціальна перевага полягає у близькому розташуванні всіх необхідних засобів та інструментів для повсякденного життя спонукає мешканців відмовитися від автомобіля, що в свою чергу знижує кількість викидів парникових газів в атмосферу. Екологічна перевага полягає в тому, що знижується ефект антропогенного впливу на неурбанізовані території, які зберігають свій природний ландшафт, флору та фауну. Економічна перевага в тому, що витрати на постачання товарів знижуються за рахунок більш коротких відстаней. Розумне підвищення щільності населення веде до створення стійких міських спільнот. Ключове слово, на яке треба звернути увагу – це розумне підвищення щільності, оскільки в деяких містах ця вимога повністю ігнорується.

## 3) Транс-секторальне планування (Transect planning).

Транссекторальне планування передбачає розміщення окремих зон на прямокутній площині. Модель транссекторального планування була розроблена Андресом Дуені [Duany, 2002] та являє собою низку зон, які змінюють одна одну – від приміських до міських з певними функціональними параметрами. Шкідливі виробництва, спеціалізовані споруди та інші будівлі міста, які не можуть розташовуватись поблизу жилих приміщень виносяться в райони з назвою SD (Special district). Варто зазначити, що ключовим документом, який регулює транссекторальне планування є SmartCode [Duany, 2005]. SmartCode –

це низка статутів, зібрана у документі, який регулює правила розташування тих або інших функцій в зонах, можливості їх поєднання з житловою забудовою, висотність будівель, організація пішохідних доріг та сполучень та інші умови які створені для комфортного проживання.

#### 4) Змішане функціональне використання (mixed-use development)

Має на увазі змішання житлової, торгової, культурної, розважальної, рекреаційної та інших функцій в районах, кварталах і будинках. Подібна стратегія розвитку міського простору вважається такою, що історично склалася, в зв'язку з тим, що в період до індустріалізації, міста мали невеликий діаметр, робочі місця часто облаштовувалися на перших поверхах будівель. Потреба в переміщенні на великі відстані всередині міста була відсутня, оскільки часто працівник працював в тому ж домі, де й мешкав. У період бурхливого розвитку промисловості ідея поділу житлового та робочого простору для мінімізації шкідливого впливу виробництва на городян була найбільш оптимальною і правильною. Як писалось вище – багато дослідників умов міського життя вказували на це у своїх працях. Однак, така практика призводить до того, що з'являються так звані спальні райони в містах - масиви однотипної житлової забудови без громадського і функціонального наповнення. Спальні райони характерні для міст колишнього СРСР та навіть для країн Європи. В США на відміну, від спальних районів з'являються субурбії, які по суті є одноповерховими спальними районами. Все це призводить до маятникових міграцій, збільшення числа автомобілів, збільшення сумарного пробігу і додаткового навантаження на транспортну систему. Все це характерно і для м. Києва. Таким чином, при сьогоднішній економічній ситуації нові урбаністи вважають таку модель зонування застарілою і пропонують повернутися до традиційного змішаного функціонального використання, яке має ряд переваг, в тому числі, більш ефективного використання міського простору.

Так, наприклад, пропонується створення міста в місті, з окремими, відділеними функціональними зонами [Dewalska, 2015: p.15-19].

Отже, в цілому, концепція Нового урбанізму передбачає підхід до проектування міст, спрямований на створення комфортного міського середовища, орієнтованого на людину, а також вплив на соціальну структуру суспільства за допомогою створення умов для комунікації людей. Ідеальним містом для нових урбаністів є таке, в якому центром соціальної активності є вулиці і громадські простори, тобто оточуюча середовище повинна відповідати людині, а пересування городян здійснюється в основному на велосипедах і громадському транспорті. Рух Нового урбанізму покликаний організувати основу для стійкого розвитку урбанізованих територій та встановити такі принципи містобудівного розвитку та перебудови міського середовища, які зможуть забезпечити високу якість життя без шкоди природі.

Концепція Нового урбанізму займає важливе місце у структурі теоретичної дисципліни соціології міста і є важливим елементом гуманістичного розвитку в сучасній схемі розбудови соціології міста. Теоретичні напрацювання внаслідок розвитку концепції лягли в основу містобудівельної проблематики, а практичні дослідження допомагають соціологам-урбаністам сформулювати уявлення про функціонування та розвиток міського простору.

## ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1.

Отже, в першому розділі було розглянуто генезу і розвиток концепції Нового Урбанізму. Було з'ясовано, що виникненню концепції Нового Урбанізму передували численні ідеї щодо реструктуризації та гармонізації життя у місті. Серед основоположників таких ідей, які в подальшому заклали основи концепції Нового Урбанізму варто зазначити Е. Говарда, П. Гедесса, Л. Мамфорда та інших. Сама концепція остаточно формується у 90-х роках ХХ ст, а серед її основоположників можна відзначити Андреса Дуені, який сформулював ключові ідеї концепції. В цілому зміст концепції Нового Урбанізму передбачає розвиток невеликого району міста, який називають субурбаном, з пішохідною доступністю всіх соціально-важливих структурних елементів функціонування міста.

В рамках розділу було виділено декілька причин виникнення концепції нового урбанізму, серед яких можна виділити наступні:

- Швидкі темпи урбанізації у ХХ – ХХІ ст.
- Стрімкий розвиток економіки міста, внаслідок її диверсифікації
- Зростання щільності населення у містах, внаслідок процесів внутрішньої та зовнішньої міграції, підвищення темпів народжуваності

Всі ці фактори призвели до зменшення комфорту проживання людей у місті. Основні положення концепції Нового Урбанізму ставлять на меті вирішення цих проблем. Крім того, варто відзначити що під час теоретичної розробки основних постулатів концепції використовувались соціологічні методи (спостереження), а сама концепція займає важливе місце у структурі теоретичної дисципліни соціології міста і є важливим елементом гуманістичного розвитку в сучасній схемі розбудови соціології міста. Теоретичні напрацювання внаслідок розвитку концепції лягли в основу містобудівельної проблематики, а практичні дослідження допомагають

соціологам-урбаністам сформувати уявлення про функціонування та розвиток міського простору.

## РОЗДІЛ 2. СТРУКТУРНІ ДЕТЕРМІНАНТИ КОНЦЕПЦІЇ НОВОГО УРБАНІЗМУ

### 2.1 Ключові принципи втілення концепції нового урбанізму

Концепція нового урбанізму відрізняється від інших урбаністських концепцій тим, що вона власне, на відміну від інших концепцій має чіткі шляхи реалізації та навіть в деяких містах частково реалізуються засади, прописані в теорії розвитку міста, згідно до концепції нового урбанізму. Велика кількість експертів-урбаністів просуває ідеї міста для людей, так чи інакше повторюючи та ретранслюючи ідеї концепції нового урбанізму.

Власне практичні ідеї втілення концепції нового урбанізму узагальнив та систематизував Роберт Стейвіл в праці “25 great ideas of New Urbanism” [Steuteville, 2017]. На щорічному конгресі, присвяченому Новому Урбанізму, який відбувся у Сіетлі у 2017 році – ці ідеї були визнані як основоположні для розвитку гармонійного міста. Ідеї Стейвіла, не дивлячись на їх певну новизну, – по перше, систематизують практичні напрацювання вчених-урбаністів, соціологів міста, в цьому напрямку, а по-друге, максимально адаптують їх для втілення на етапі конструювання/розвитку міста.

Розглянемо та проаналізуємо детально складові ідеї Стейвіла.

1. 5 minutes walk – це одна з ключових складових ідеї концепції Нового Урбанізму, яка полягає в тому, що при розвитку міста важливо, щоб його райони були не самоізолювані, тобто самодостатні, а щоб це були “райони, комфортні для прогулянки”[Steuteville, 2017]. Тобто, якщо ми розглянемо сучасний план районів великих та середніх міст – всі вони в цілому функціонують самодостатньо, тобто в мешканця конкретного району немає потреби йти в сусідній, оскільки всі базові потреби він може реалізувати в своєму районі. В той же час, концепція нового урбанізму пропонує створення районів для прогулянки, тобто це мають бути невеликі райони, які не є ізолюваними, а мешканці можуть пройти увесь район за 5 хвилин, щоб

потрапити до іншого. Дійсно, таке будівництво міста не може застосовуватись у великих містах, проте воно точно має місце в середніх і малих містах. Більше того, в великих містах в середині одного району така концепція може застосовуватись, якщо район поділяється на декілька суб-районів. Українська практика будівництва нових районів наразі більше орієнтується ані на громадський транспорт, ані на доступність та інклюзивність для пішоходів, а навпаки створюється для комфорту лише автомобілістів. Таким чином, вже зараз архітектори зіштовхнулись з проблемою перевищення кількості автомобілів у мешканців, відсутності паркувальних майданчиків. Автомобілісти в цей час зіштовхуються з проблемою пробок, високої платні за паркування, відсутності доступних місць для легальної парковки. В той же час концепція 5 хвилинної прогулянки взагалі не передбачає використання автомобіля, а орієнтується лише на громадський транспорт, а в ідеалі на прогулянку пішки/велосипедом. Фактично, концепція 5 хвилинної прогулянки пропонує відмовитись від ізоляції окремого району, а навпаки зробити його транзитним.

2. “The “missing middle”” – фактично вказує на те, що в сучасному типі містобудівництва відсутня золота середина між багатоквартирними жилими домами та окремими житловими будинками. Фактично, це менше характерно для сучасної забудови Києва, адже наразі в Києві вже будуються/побудовані проекти типу таунхаусів. Котеджів, дуплексів, квадриплексів, невеликі житлові дома. Можна зрозуміти відносну непопулярність цих рішень серед забудовників, оскільки такі проекти приносять їм менше маржинального доходу. Тобто, побудувати багатоквартирний будинок буде набагато вигідніше забудовнику, аніж будувати таунхаус. Роль тут грає ще й місце забудови, оскільки ціна на квадратний метр в таунхаусі в центральних районах Києва може бути надзвичайно висока, а от в багатоквартирному будинку вона може бути менше через той факт, що фактичне оплата викупу землі лягає на плечі більшої кількості інвесторів, ніж у таунхаусі.

3. “Rethinking parking” – це ідея, яка розглядає не лише заборону або великі тарифи за парковку у центрі міста, а й вказує на необхідність правильної парковки, яка б не заважала іншим учасникам дорожнього руху, зокрема громадського транспорту, на якому ставиться акцент в концепції нового урбанізму. Фактично, як вже було вказано вище – ідеї концепції нового Урбанізму направлені на те, щоб максимально ефективно використовувати кожен клаптик землі, і приватні автомобілі в цій концепції мають дуже низькі шанси на подальше успішне виживання [Steuteville, 2017].

4. “Incremental development” – Стейвіл наводить дуже влучну, на мою думку, аналогію, вказуючи на те, що інкрементальний, або поетапний урбанізм – це немов би крафтове пиво в розвитку урбанізму [Steuteville, 2017]. Фактично, Стейвіл вказує на те, що суспільність людей, які проживають на певній території, повинна сама генерувати ідеї розвитку свого району, міста і так далі. Фактично, маємо український приклад, коли ідея такого розвитку була вдало підхоплена українськими громадянами – це вулиця Рейтарська, мешканці якої організували в минулому році на своїй вулиці Block Party Район №1, тим самим розвиваючи та популяризуючи окремий район свого міста.

5. “The Katrina Cottage” – досвід створення тимчасових помешкань для мешканців США, які втратили свої постійні місця проживання унаслідок впливу урагану Катрін в 2005 році. Проектування цих домів відбувалося безпосередньо з залученням людей, які постраждали, а також урбаністів та дослідників соціології міста. Процес такого проектування з залученням громадян має назву charette. Особливість цього підходу полягає в тому, що будинки, які проектувались як тимчасове помешкання врешті решт стали постійним для 4 тисяч сімей. Тому, цей кейс включений до ідей Нового Урбанізму, як показовий. На жаль, charette – тобто залучення громадян, заслуховування громадської думки не має розповсюдження в Україні. Єдине, що можемо згадати, практику, яка в певних місцях має схожості з charette – це Громадські Бюджети в Києві [Бюджет Учасі. Громадський бюджет Києва], де

населення Києва голосує за різні проекти, які стосуються життя міста. Проте, це все ж таки дещо інша форма участі громадян в житті свого міста.

6. “Doing the math” – в даному випадку автор наголошує на тому, що під час планування розвитку міста – в інтересах керівників міста прорахувати майбутні відрахування в бюджет з запланованої будівлі. На перший погляд – гіпермаркет буде більш вигідним рішенням для забудови незаселеної території, ніж багатофункціональний комплекс, проте за розрахунками Стайвела – багатофункціональний комплекс принесе в два рази більше податків в міський бюджет. Тут, звичайно, треба враховувати різницю між реальністю, податковою схемою в США та Україні, де скоріше за все вірним буде те, що більше поповнить податками бюджет міста саме Гіпермаркет. Тим не менш, багатофункціональний комплекс забезпечує як житлом, так і роботою мешканців міста.

7. “Тактичний урбанізм” – в реаліях США означає активне втручання населення в процеси розвитку міста, створення власних додаткових, обґрунтованих перешкод для руху особистого транспорту – як, наприклад, облаштування лежачих поліцейських, створення велодоріжок і т.д. [Steuteville, 2017], Треба звернути увагу на те, що такі процеси повинні бути дійсно обґрунтовані, адже це певним чином порушення законодавства. Тим не менше, навіть в Україні прикладами тактичного урбанізму є територія навколо новітніх ЖК, які власноруч створюють велодоріжки, встановлюють додаткові обмеження швидкості, лежачі поліцейські, без відому Департаменту Транспорту України.

8. “Mixed-use urban centers” – це ідея, яка обґрунтовує важливість створення змішаних міських просторів, тобто на території певного району не повинні бути виключно офісні центри, або зони шопінгу, або зони відпочинку. Необхідно, щоб це було комфортно заміксовано таким чином, щоб поєднувалось. Важливість такого підходу полягає у тому, що людям не комфортно відчувати, що вони постійно на роботі, коли вони їдуть в офісний центр. Міксування просторів у місті дозволяє знизити стрес його мешканців,

звільнитися від швидкого бігу з одного району до іншого, максимально комфортно переносити життя у місті. Для України це також не зовсім характерна ідея, оскільки в нас такі райони не виникають централізовано, це звичайно не пов'язано з далекоглядністю архітекторів, а швидше вказує на відносну бідність, нестача ресурсів для розбудови окремих кварталів, що в даному випадку грає на нашу користь.

9. “Suburban retrofit.” – або модернізація передмістя. Фактично це проблема виключно США з їх принципом розбудови міст, де основна частина життя розташована в центрі – робота, шопінг, відпочинок, а передмістя – це спальні райони, які фактично слугують лише для сну. Автор намагається оживити передмістя, вказуючи на необхідність інвестувати в ці райони міста, щоб збалансувати таким чином економіку міста. В нас ця проблема також актуальна, оскільки фактично в передісті не зосереджена жодна економічна активність, майже всі офіси так чи інакше знаходяться в центрі міста. В США ідеальним передмістям є таке, в якому можна прогулятися по вулицям із задоволенням [Steuteville, 2017]. В Україні, наразі, в більшості передмість можливо прогулятися, але точно це не райони для масових прогулянок громадян.

10. “Traditional neighborhood development” – тут фактично мова йде, про те, що необхідно створювати власний комфортний простір, починаючи зі свого подвір'я, кварталу і т.д. Тобто, на мешканців міста покладають турботу щодо свого довкілля та його традиційного розвитку – у випадку, якщо ми починаємо гармонізувати власний житловий простір – нам більше не треба проводити більше часу десь в іншому місті/районі. Такі програми вже реалізуються, як не дивно в Україні. Наприклад, в м. Маріуполь, при створенні ОСМД – громадська влада спонсорує з бюджету ремонт та благоустрій прибудинкових територій. Що в цілому є відображенням ідеї традиційного розвитку району.

11. Architecture that puts the city first. – це ідея розвитку міста, коли архітектурні новобудови – не створюють власне обличчя міста, а вписуються в

те, що вже є. Тобто, це відмова від дзеркальних фасадів, офісів-хмарочосів в центрі міста, супермаркетів з власним екстер'єром. Архітектура повинна робити суспільну сферу краще, якщо офісний центр – то такий, що вписується за стилем в прийнятий стиль у місті, або створює власний стиль, разом з іншими офісами. Якщо супермаркет – то такий, що вписується в архітектурний ансамбль будинків поруч. Згадаємо Європу, наприклад втілення ідеї архітектури, яка ставить на перше місце місто ми можемо знайти у Відні, де на центральних вулицях міста зосередженні великі магазини одягу, але про це говорить лише їх зовнішня вивіска – настільки органічно вони вписуються в оточуючу середу міста, а в середині інтер'єру магазин може нагадувати музей з тим лише винятком, що в ньому розташований одяг. І такі ж самі магазини в Україні – це архітектурний безлад.

12. *Form-based codes* – це зонування міста на основі його історії, культурних, соціальних чинників. Тобто це відсутність яскраво виражених архітектурних переміщень всередині міста. Тобто, прикладом нехтування такого коду може бути розміщення Офісного Центру на Площі Ринок у Львові.

13. *Lean Urbanism* – або опорний урбанізм. Створення такого плану розвитку міста, який би враховував інтереси всіх, без виключення, його мешканців. Це власне історія про те, як будується багатоповерхівка біля приватного будинку. Це історія про те, як на місці колишньої історичної пам'ятки будують офісний центр. Цьому власне і протистоїть ідея опорного урбанізму, яка вказує на те, що дійсно важко побудувати такий міський простір, який би міг врахувати інтереси всіх мешканців, проте такий простір дійсно зможе бути максимально комфортним для всіх мешканців. І тут мова не йде про опитування думки всього міста, а скоріше про врахування можливих негативних наслідків вищезазначених кейсів і запобігання їм [Steuteville, 2017].

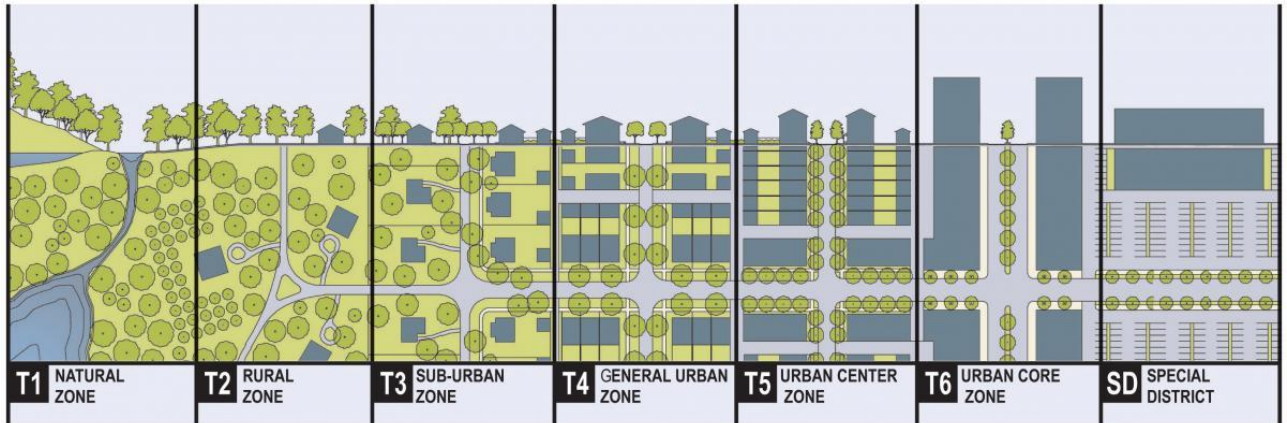
14. *Light Imprint, or "green infrastructure."* – найкраще можна зрозуміти, як природній ландшафт в районі, який серед іншого виконує функцію й відводу надлишкової вологи. Фактично мова йде про газони як штучні, так і природні, дерева, парки та інші зелені острівці в урбанізованому просторі. Такі острівці

виконують не лише практичну та естетичну функцію, але й служать місцями відпочинку в натуральному, природньому середовищі для людей, що підвищує їх комфортне проживання. Фактично, зелене середовище – дуже актуальна проблема для сучасних міст.

15. Context-based street design. Розповідаючи про цю ідею – автор наводить надзвичайно вдале порівняння зі скелетом, вказуючи на те, що вулиці – це кістки людини і було б дуже дивно, якщо ключиця знаходилась би на стопі. Таким чином вона не буде працювати та відігравати ту функцію, яку б мала. Те саме відбувається й з вулицями у місті. Автор вказує на те, що вулиці повинні бути спроектовані, враховуючи яка інфраструктура буде на цих вулицях [Steuteville, 2017]. Якщо вулиця не буде передбачена для руху пішоходів, а перш за все буде передбачати рух авто, то це означає, що на цій вулиці будуть відсутні соціальні зв'язки, малі підприємства, оскільки активний рух автомобілів по дорозі означає, що пішоходам буде некомфортно знаходитись на цій вулиці, спілкуватись, пити каву. Фактично цей принцип не втілюється, тобто не береться до уваги при проектуванні вулиць в Україні, зокрема в Києві, що веде до певного дискомфорту серед мешканців міст.

16. The public realm. Це суспільна сфера, яка включає в себе вулиці та суспільний простір. Фактично це місце, де люди зустрічаються, спілкуються, відпочивають. Цей суспільний простір може набувати будь-якого виду, найголовніше щоб він був максимально комфортним для вільного спілкування людей. В ідеалі, в концепціях нового урбанізму – вказують на те, що це місце повинне бути відокремлене фізичними перешкодами від іншого міста.

17. The rural-to-urban Transect. Найкраще тут буде проілюструвати зображенням цієї концепції, як її розуміє Стайвел. Фактично перехід з міста до села означає урбанізм – це природній розвиток, а отже перехід від міста до села має бути максимально природнім і плавним. Неможливі моменти, в концепції нового урбанізму, коли село починається на околицях міста. Гармонійний розвиток села залежить, в тому числі, від міста його супутника [Steuteville, 2017].



Додаток 1. Схема концепції гармонійного урбанізму.

18. Transit-oriented development. Транзитно орієнтований розвиток означає, що з кожного району міста в інший район міста – мешканець може дістатись вільно, швидко та комфортно, не використовуючи автомобіль. І тут треба пам'ятати, що транзитний розвиток не означає зростання щільності населення, внаслідок побудови хмарочосів, багатоквартирних будинків-свічок. Він означає таку систему розвитку громадського транспорту, проектування вулиць, за якої громадянин, знову ж таки не використовуючи приватний транспорт, зможе без проблем дістатись будь-якого району чи пригороду міста. На мою, суб'єктивну думку, подібним яскравим прикладом транзитно-орієнтованого розвитку є місто Відень, де система громадського транспорту дуже розвинена, існує можливість пересадки з різних видів громадського транспорту. До речі, місто Відень визнано найкомфортнішим для проживання в Європі, а одним з факторів вибору була саме розвинена система громадського транспорту. У такому середовищі у людей фактично відпадає потреба користуватись власним транспортом, від чого місто та міський розвиток лише виграють.

19. Street networks. Фактично коли ми говоримо про вуличні сітки то ми маємо на увазі такий розвиток вулиць за якому вони а пов'язані між собою і функціонують як єдине ціле. Функціонування вулиці як єдиного механізму означає лише плюси для міста оскільки воно починає діяти скоординовано і всі мешканці міста відчують явно позитивний ефект від цього. Уявімо ситуацію що вулиці функціонують як єдине ціле, в такому випадку не виникає ситуації,

коли на перетині вулиць виникають затори, або мешканці сусідніх вулиць – не спілкуються. Ця ідея має на увазі, що розвиток вуличного простору є максимально гармонійним не лише в межах одного поштового адресу, а гармонійним є взаємодія цього вуличного простору, перехід одної вулиці в іншу без втрати якості.

20. The charrette – Фактично, частково його вже було згадано в попередніх ідеях, проте ще раз наголосимо на тому, що шарет – це участь громадян у проектуванні міста. Фактично, це прослуховування до порад, які надають мешканці міста – керуючим органам. Безумовною перевагою цього методу є те, що мешканці безпосередньо впливають на розвиток міста, діляться своїми думка, своїми проблемами. Цей вплив реалізується не лише в тому, що описується думка громадян щодо потенційного розвитку міста, але й враховується думка на етапі фіналізації проекту. Фактично це означає що громадяни приймають безпосередню участь у розробці проекту. Така участь дозволяє врахувати думку всіх мешканців району що в подальшому дозволить створити такі умови у районі які б задовольнили більшість громадян. Створення таких умов, з урахуванням експертної думки (а кращих експертів, ніж мешканців – неможливо знайти), веде до підвищення комфорту проживання на території. На жаль, як було зазначено раніше, практика не має розповсюдження на території України. Фактично, забудовник виходить до мешканців з готовим планом, а не з консультаціями.

21. Sustainable urbanism – фактично ця ідея має під собою фундамент боротьби за екологію, збереження оточуючої середи. Під словом sustainable на Заході вже давно розуміють екологічність, відсутність шкоди своїми діями природі. Для урбанізму це одна з головних необхідностей в розвитку. Фактично, це одна з критичних краєугольних точок розвитку концепції, яка відображається у намірі максимально скоротити шкідливий вплив на оточуючу середу. Екологічні виклики які наразі стоять перед суспільством означають не лише боротьбу за збереження екології в нових урбаністів, що майже неможливо у випадку побудови нових районів, а означає такий вплив на оточуючу середу,

який є максимально низьким або в ідеалі – покращує умови оточуючої середовища. Для ідеологів руху нового урбанізму питання екології, як вже було зазначено чи не найважливіше у процесі реалізації концепції. Реалізація таких механізмів полягає у використанні максимально природних матеріалів, врахуванні природного ландшафту, намаганні максимально зменшити вплив розбудови на оточуючу середовище. Ідеалом реалізації ідеї екологічності можна вважати таку її реалізацію, коли поява нових районів не зачіплює оточуючу флору та фауну. Як відомо, в Україні з цим великі проблеми. Згадаємо, наприклад, скандально відому забудову Осокорківських озер.

22. Public housing that engages the city. В цьому випадку мова йде про участь держави, як забудовника в процесі створення міста. Зазвичай державні забудови виконуються державним підрядником і якість виконання цих робіт, разом з початковим планом розбудови залишає бажати кращого. Проблема державної розбудови стосується не лише України. Так, наприклад у Сполучених Штатах Америки державна розбудова міста Детройт привела до його занепаду. Після цього, на основі отриманого негативного досвіду, було переглянуто на національному рівні концепцію побудови міста. Нова програма державної розбудови, створена з урахуванням ідей нового урбанізму відновила початковий занепад міста Детройт. Таким чином дуже важливим є втручання державних органів до процесу містобудування. Це втручання повинно враховувати інтереси міста, його мешканців, а також, як вже було сказано вище повинно враховувати механізми та органічний розвиток міста. Це означає що державно забудова повинна максимально відповідально віднестись до розбудови міста оскільки вона не залучає кошти приватних інвесторів, на відміну від компаній забудовників. Тобто розвиток району відбувається за кошти міського бюджету. Таким чином у міста права на помилку не має, а участь міста є гарантією того що район дійсно розвивається гармонійно. Така участь міста може заохочувати нових, приватних інвесторів до продовження гармонічного розвитку нової території, адже у випадку якщо приватні інвестори не будуть слідувати тенденціям, які задали державні забудовники, то

їхні пропозиції на ринку будуть не конкурентними. Тобто інтерес держави - забезпечити такі умови містобудування які були б привабливі і комфортні для мешканців, що також підвищить планку великому бізнесу і в результаті приведе до наповнення міського бюджету.

23. The polycentric region Поліцентрична область це ідея, ядром якої є концепція пов'язування між собою не тільки районів міста, й його пригороді, поселень, міст-супутників і т.д.. Поліцентрична область означає що урбанізм реалізується не тільки в межах міста, а в межах цілого регіону. Реалізація такої концепції в межах регіону дозволяє на метафізичному рівні об'єднати декілька поселень. Механізм такого об'єднання означає не включення в територіальному плані, а підвищення комфорту мешканців, оскільки тепер вони відчують тісний зв'язок і комфорт не лише у власному рідному місті, а й за його межами в рамках окресленої території. Фактично це означає що реалізація ідей нового урбанізму розвивається в цілому на території країни. Тобто це амбітні плани з поширення ідей нового урбанізму від міського до державного рівня. Поширення означає для пересічного громадянина підвищення комфорту його проживання не лише на міській території, де він звик мешкати, але й на території в цілому держави. Це, в свою чергу, означає що ідея нового урбанізму розповсюджується на національному рівні і веде до процвітання в цілому українського суспільства. Хоча така концепція мало ймовірна в найближчому майбутньому - тяжіння до неї вже зараз існує. Ми можемо говорити що реалізація концепції нового урбанізму відбувається на локальному рівні, в певних регіонах. Підтвердженням цих слів є розвиток супутніх міст Києва таких як Ірпінь, Буча. Імплементация цього процесу відбувається в гармонійному поєднанні міського простору з пригородом, фактично відбувається транзит або певний перехід, описаний вище Стайвелом.

24. Freeways without futures — це програма, яка націлена на викорінення непотрібних автострад з міста. Тобто, у випадку, якщо при оцінці автострада не виконує критичних функцій, а у випадку її видалення – інфраструктура міста не несе вагомих втрат – приймається рішення про її

демонтаж. Приклади такого демонтажу вже є з таких міст США, як Нью-Йорк, Мілуоки, а також з Сеулу, Південна Корея. Як вже було зазначено вище – ідеї нового урбанізму пропагують відмову від приватного транспорту і розглядають побудову автострад як нанесення великого збитку інфраструктурі міста та його районам.

25. The Charter of the New Urbanism – врешті решт фіналізує всі ці пункти статут Нового Урбанізму, який враховує всі вищезазначені ідеї і формулює їх у статут розвитку міста, який рекомендує враховувати при будь-яких змінах у проектуванні/подальшому розвитку міста [The charter of New Urbanism, 2017].

Отже, було розглянуто 25 ідей концепції Нового Урбанізму, які разом створюють статут цієї концепції. Важливо зазначити, що частина ідей так чи інакше беруться до увагу і в Україні, оскільки повне нехтування цими ідеями призвело б до остаточного хаосу в містобудівельній сфері. Тим не менш – Україні ще є куди розвиватись в плані запровадження ідей. Орієнтиром та певним ідеалом в цьому плані можуть бути США. Важливо також відзначити той факт, що повна реалізація всіх 25 пунктів наразі виглядає як ідеалістичний сценарій і не реалізувалась ще в жодному місті, проте часткова реалізація пунктів значно підвищує комфорт мешканців, які проживають на його території. Якщо підсумувати, то головним критерієм успішності реалізації цих пунктів, безумовно, є комфорт громадян та екологічність.

## 2.2. Транс-секторальний розвиток як базисна засада концепції нового урбанізму

Розглядаючи концепцію нового урбанізму необхідно зосередити свою увагу на принципах, що складають її основу. Одним із ключових положень концепції нового урбанізму є принцип транс-секторального розвитку або розрізне планування. Розрізне планування являє собою певні зони які плавно змінюють одна одну. Це зони, які простираються від міста до передмістя. У праці *The End of the Suburbs: Where the American Dream Is Moving* Дж.Джекобс [Jacobs, 1961] відмічає певні недоліки модерністських ідей планування, а саме багатоповерхові будівлі, а також великі паркові простори, що використовуються для підтримання змішаного використання етнічних кварталів. Методом спостереження Джекобс виявила, що рівень ввічливості (а саме його зниження) пов'язане зі зміною міського простору. Підтримував ці ідеї Л. Кріер який був відомий як рішучий критик ідей модернізму та тримався позиції повернення до певних традиційних принципів будування та дизайну міста [Залетова, 2011: с.4]. У своїх ідеях Кріер розглядав розвиток міста як набір певних складових що створюються з певних зон. В цих зонах місця для життя праці та відпочинку побудовані близько один до одного та інтегровані один з іншим. Варто відмітити, що сучасні тренди містобудування ділять місто на певні райони. Як вже було сказано раніше, ці райони є повністю ізольованими, а життя пересічного громадянина може проходити виключно в рамках цього району. Таким чином для громадянина створюється певний дискомфорт, оскільки він мешкає лише на певній площині міста. Джекобс наочно довела високу ймовірність дискомфорту такого проживання [Jacobs, 1961: р.17-33]. Вона помітила що рівень ввічливості мешканців району сильно впав після того як район почав розвиватись не у напрямку нового урбанізму, а навпаки - у модерністському. Кріер в свою чергу розглядав компактні до індустріальні моделі міст як ідеальні [Залетова, 2011: с.6]. Він вказував на те, що такі міста є багатофункціональними а також що всі міські функції працюють чітко та без плутанини. Активний внесок в дослідження аспекту

транс-секторального розвитку ідеї нового урбанізму вніс Кевін Лінч який у праці "How to do cities" [Lynch, 1962] запропонував мануал зі створення комфортного для мешканців міста, ключова ідея якого полягала у зонуванні функціональних зон. Ідеями транс-секторального розвитку займались не лише урбаністи і соціологи, але й професійні архітектори. Так, наприклад, ключові ідеї зонального розвитку міста запропонував Андрес Дуані [Duany, 2013]. В основі ідей Дуані лежить традиційний дизайн сусідства. Дуані виділяє п'ять головних рис розвитку пригороду [Duany, 2013: р.41-67]. Порівняємо ідеї транс-секторального розвитку міста з традиційним шляхом розвитку.

### **1) Дизайн суспільства**

Традиційний розвиток: Для традиційного розвитку пригороду характерне масштабування лише ізольованими кластерами, які мають обмежену функціональність, як наприклад: торговельні центри окремо, окрема зона офісів, окремо житлова забудова. Житлові зони суворо ізольовані у великих кластерах – спальних районах. Що важливо – Дуані вказує на те, що їх вартість може майже не відрізнятись [Duany, 2013, р. 71]. А в умовах відсутності різноманіття в пропозиціях – занепадає попит населення, який стимулює економіку.

Транс-секторальний розвиток: Для транс-секторального розвитку сусідство – це адаптивний процес планування, який підлаштовується до ландшафту, кількості сусідів, щільності населення і т.д. Тобто розвиток пригороду відбувається не за певним сталим дизайном, намальованим на плані, а в такий спосіб, який відповідає його максимально гармонійному функціонуванню.

### **2) Розмір суспільства**

Традиційний розвиток: У традиційному розвитку міста - до інших функціональних зон людина не може дістатись жодним транспортом, крім власного автомобіля. Тобто, на роботу та шопінг люди вимушені їздити на автомобілі, а не ходити пішки. У результаті щільність населення може бути

дуже мала, простір використовується не економно, дистанція між пунктами переміщення може постійно зростати.

**Транс-секторальний розвиток:** Для транс-секторального розвитку характерний план передбачає обмеження районів міста, тому більша кількість населення може дістатись центру міста за 5 хвилин (5 minutes walk, як вже зазначалось у попередньому розділі). Всі потреби в повсякденному житті людина може задовільнити в 5 хвиликах пішки, сюди відноситься не тільки шопінг та відпочинок, але й робота. Також район може виступати транзитним центром – тобто з нього мешканець може дістатись будь-якої точки міста або іншого міста на громадському транспорті.

### **3) Дизайн вулиць**

**Традиційний розвиток:** для традиційного розвитку характерна ситуація, коли на вулиці “панує” приватний автомобіль, який контролює масштаби вулиць, доріг, зменшує тротуари до мінімального, а паркувальні майданчики замінюють або розташовуються на суспільних просторах. Також для такого розвитку характерні декілька вулиць, які несуть найбільше навантаження і можуть бути перенавантажені що приводить до транспортних колапсів у місті.

**Транс-секторальний розвиток:** для транс-секторального розвитку характерний такий стан доріг, коли вулиці зібрані у мережі, з альтернативними маршрутами для будь-яких переміщень. Це робить вулиці більш компактними, основна їх частина приходить на тротуари, тобто забезпечується безпека та комфорт пішохода. Інтенсивність трафіку низька, що створює додаткові умови для комфорту мешканців міста.

### **4) Будівництво**

**Традиційний розвиток:** Будівлі віддалені від доріг, або навпаки стоять дуже близько до них, відсутній єдиний архітектурний стиль у будівель, вони сприймаються як певні окремі будови, ніж єдиний архітектурний ансамбль. Не

створюють відчуття громадського простору, комфортного місця для життя. Можуть бути кардинально різними за розміром.

Транс-секторальний розвиток: Будівлі мають різноманітні функції, але схожі за розміром та розташовані за певними, архітектурно-логічними секціями. На невеликому клаптику землі може існувати суміш будівель, господарчих споруд, малих житлових домів з невеликою кількістю квартир, магазинів, фітнес центрів, ресторанів, кіно, офісів та складів. Будівлі державного значення, такі як школи, театри, церкви, музеї розміщуються в центрі громадського простору, на майданах. Важливі будівлі слугують орієнтиром для туристів.

## **5) Відкритий простір**

І для традиційного, і для транс-секторального розвитку характерно те, що відкритий простір створюється у вигляді спеціалізованих майданчиків, (наприклад, ігрових), парків, скверів, природних зон для відпочинку.

Таким чином, традиційний дизайн сусідства застосовується в різних масштабах, на різних рівнях розвитку міста. Важливо зауважити, що ключовою ідеєю транс-секторального розвитку у свою чергу, на відміну від традиційного дизайну є знаходження належного балансу між природнім та урбанізованим середовищем, що по-перше є вкрай непростим процесом, але у результаті цих дій приведе до створення якісніших територій для життя, з точки зору комфорту проживання і дозволить контролювати темпи розростання міст (урбанізацію).

Різниця між транс секторальним і традиційним розвитком передмість включає в себе такі фактори, як:

- поєднання раціонального землекористування і збереження необхідних ресурсів
- пріоритетність громадського транспорту

- важливість розвитку громадського простору
- акцент на пішохідній доступності будь-якої сфери
- озеленення всіх територій.

Такий підхід робить можливим задоволення різних потреб населення, що мешкає на цій території. Проте, є й певні виклики, адже створення такого середовища вимагає не тільки знаходження відповідного простору для розвитку але також і необхідність знаходження джерел фінансування. Крім того, необхідно пам'ятати про взаємозалежність великої різноманітності міських елементів.

Важливо додати, що транс-секторальний розвиток – не тільки стратегія планування, але й аналітичний метод, який може бути застосований для аналізу міської території на її відповідність принципам нового урбанізму.

## ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2.

В рамках другого розділу було розглянуто ключові принципи втілення концепції нового урбанізму. Систематичний аналіз наявних джерел продемонстрував існування 25 ідей концепції Нового Урбанізму, які разом створюють статут цієї концепції. Ключові принципи реалізації концепції Нового Урбанізму полягають, перш за все у створенні комфортних умов для життя в районах передмістя і полягають перш за все в наступних принципах:

- Пішохідна доступність інфраструктурних та соціальних елементів функціонування міста
- Активний розвиток громадського транспорту
- Надання переваги на вулиці пішоходам, а не автомобілям
- Піклування про екологічні проблеми в розвитку міста
- Залучення активних громадян до містобудування

В рамках другого розділу також було розглянуто транс секторальний розвиток міста, як базисну основу розвитку міста в рамках концепції Нового Урбанізму – було підкреслено головні відмінності між транс секторальним і т.зв. традиційним розвитком міста, які полягають у відношенні до землекористування, громадського транспорту, громадського простору, пішохідній доступності і озелененні.

Транс-секторальний підхід підкреслює необхідність чіткого зонування міста, відстоює принцип доступності центру з будь-якого району в “5 minutes walk”. Ідеї транс секторального розвитку є досить прогресивними і втілюються в життя в містах США та Великобританії.

## РОЗДІЛ 3. РЕАЛІЗАЦІЯ ПРИНЦИПІВ КОНЦЕПЦІЇ НОВОГО УРБАНІЗМУ В УКРАЇНІ

Розглядаючи сучасні міста через призму нового урбанізму, потрібно зрозуміти логіку побудови міста, кількість його населення, площу та соціально-економічний стан. У якості об'єктів дослідження було обрано два міста Київ та Херсон.

### 3.1. Загальна характеристика розвитку міст Києва та Херсону

Київ є столицею України, окремою адміністративною одиницею та регулюється законом про Столицю [Закон Про столицю України]

Херсон є містом обласного підпорядкування, розташований біля гирла Дніпра.

У таблиці продемонстрована основна інформація по обом містам (за даними порталу Лун.Юа, отриманими у 2019 році)

	Площа, км2	Кількість населення	Густота Людей/км2
Київ	839	2967285	3536,7
Херсон	145	324339	2236,8
Співвідно шення	5,79	9,15	1,58

Київ більше за Херсон практично в 6 разів, Населення Києва вище в 9 разів, але за рахунок густота населення в Києві вища лише в 1,5 рази. Тому незважаючи на велику різницю у площі та кількості населення густота населення різниться менше.

За економічними показниками Київ перевершує Херсон у багато разів.  
Для прикладу розглянемо проекти бюджету на 2020 роки

	Київ	Херсон	Різниця
Доходи (у тис)	58 761 585,300	2 364 543,522	24,85113
ВидЗатки (у тис)	58 826 505,300	4 421 077,133	13,30592
Дефіцит бюджету	-0,11%	-46,52%	

Бюджет міста Києва 58 761 млн доходів та 58 826 млн видатків. Дефіцит бюджету столиці сягає 0,11%, що у абсолютних значеннях дорівнює 64 млн грн.

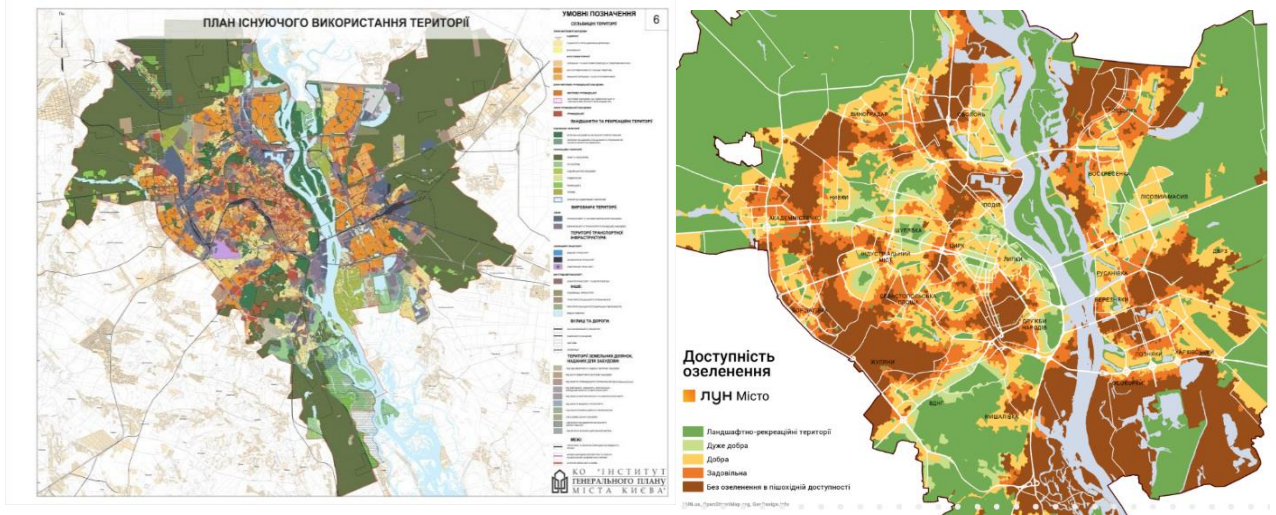
Дохідна частина бюджету міста Херсону складає 2 364,5 млн. Видатки плануються на рівні 4 412 млн гривень, що на 46,5% вище за доходи.

У порівнянні з Києвом, доходи Херсона менші у 25 разів, а видатки у 13 разів. Такий дисбаланс видатків та доходів Херсону створює загрозу для міста

Отже, на першому етапі, ми бачимо, що Київ має більше можливостей та проблем, які погіршують якість життя містян.

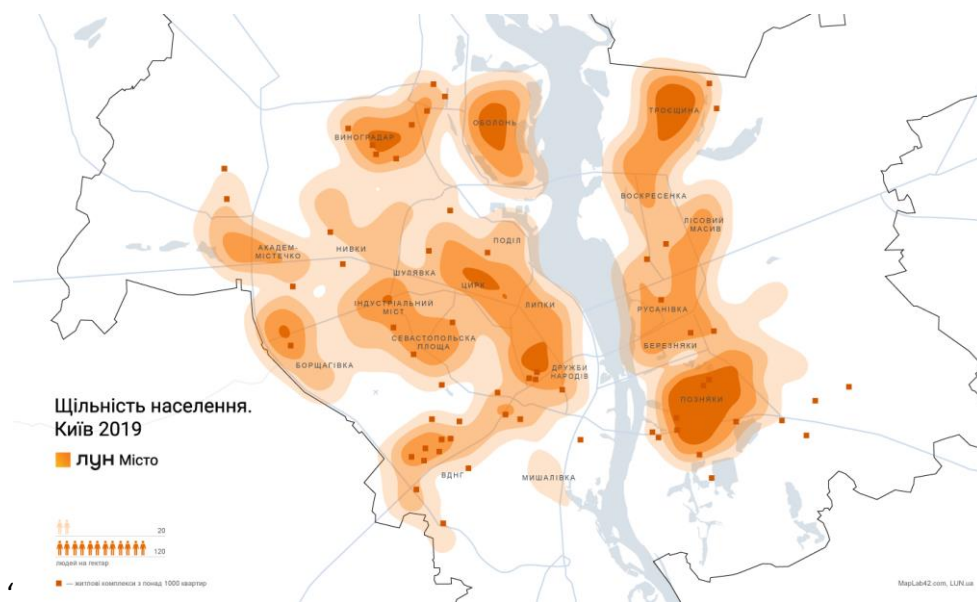
Об'єднує їх наявність рекреаційних зон біля річки Дніпро.

Аналізуючи мапу Києва ми бачимо наступну картину, що найбільшу площу займають лісова зона на околицях міста, зелена зона поблизу р. Дніпра.



Другою за площею є багатоквартирна забудова, різної поверховості

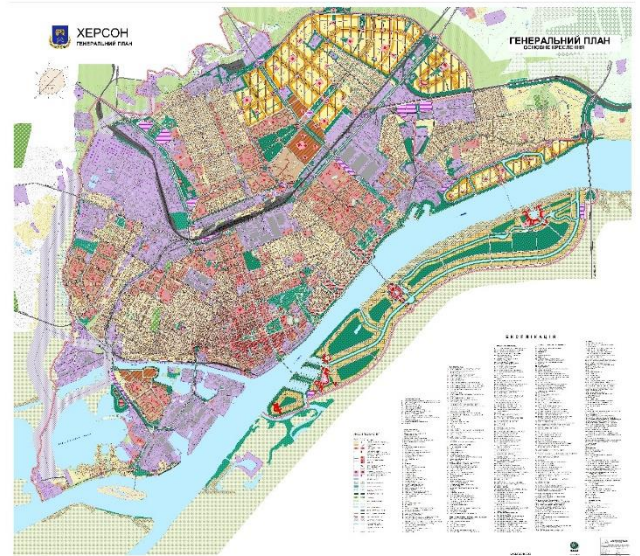
За даними порталу Лун найбільше заселеним є лівий берег, а найбільше офісної та промислової зони на правому березі. Лідером за концентрацією населення є Позняки. Другим є мікрорайон Троєщина.



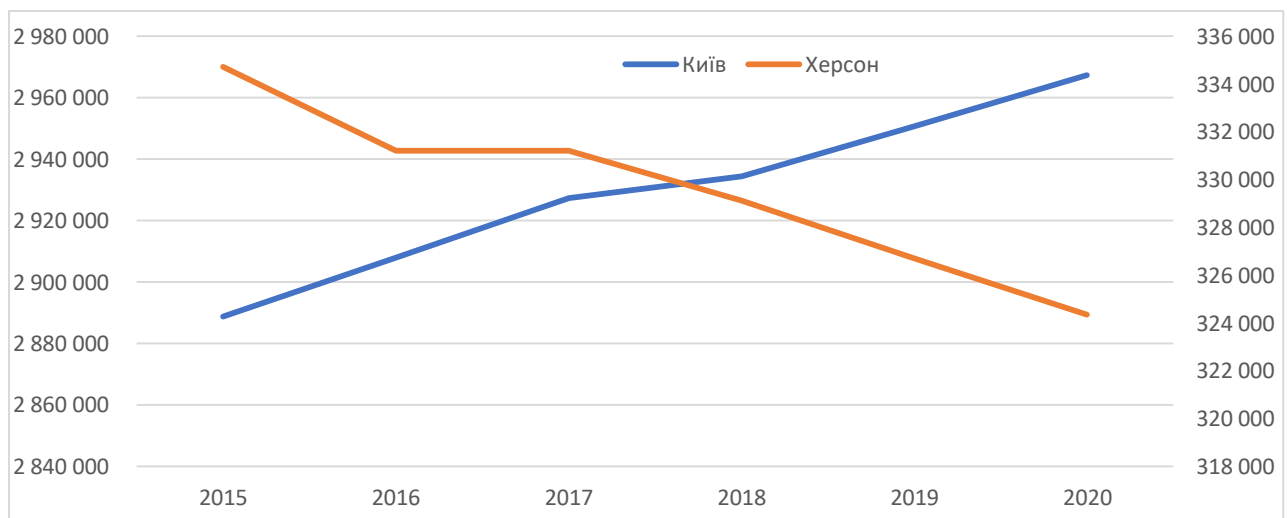
Диспропорцію між кількістю населення та роботою відображено у новому затвердженому генплані міста Київ.

Адже одним із основних завдань є створення на лівобережжі соціально-економічної зони, побудови додаткових міст та розвиток громадського транспорту.

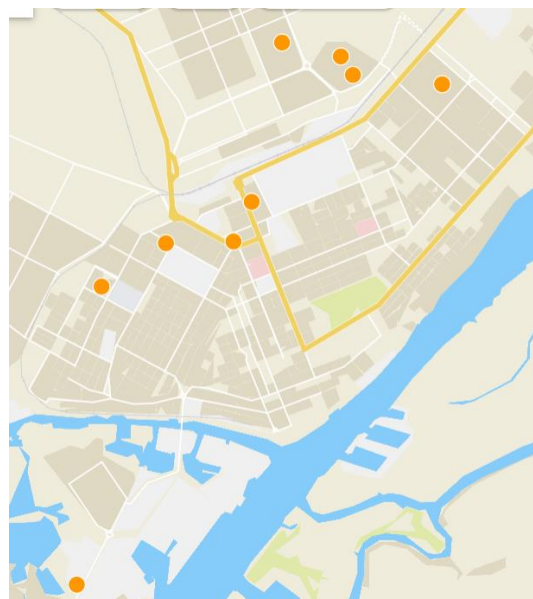
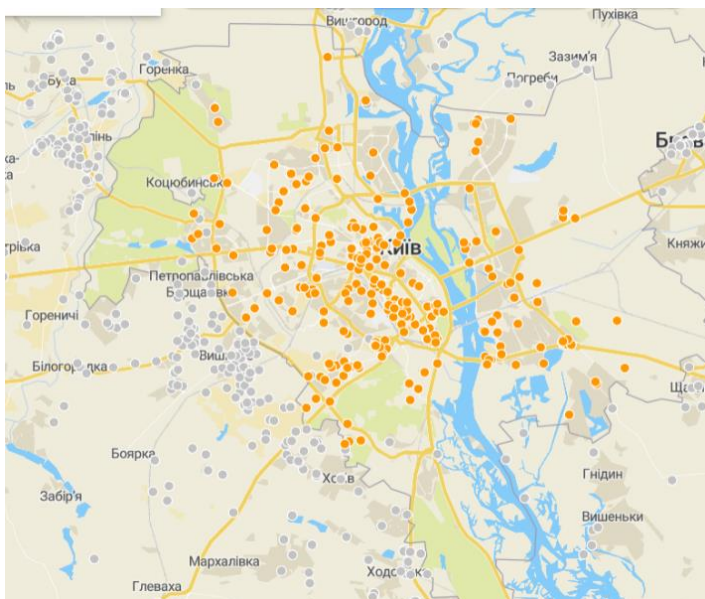
Ситуація з Херсоном відмінно відрізняється. Основною формою є одноквартирні будинки та окремі мікрорайони з багатоквартирною забудовою. Також важливою відмінністю від Києва, є те, що Херсон зосереджений на правому березі Дніпра, а на лівобережжі сконцентровані зелені насадження та рекреаційні зони.



Розглядаючи майбутні розвиток цих двох міст, варто вказати на процеси внутрішньої міграції, населення Києва потрохи зростає [Головне управління статистики у м.Києві], в той час коли населення Херсона зменшується [Головне управління статистики у Херсонській області].



Як результат макроекономічної ситуації у містах, відображається у будівництві нових об'єктів:



Київ та прилеглі міста швидко забудовуються, незважаючи на те, що пропозиція давно перевищує попит [Економічна правда, 2019].

На противагу у Херсоні пропозиції менше, лише 9 нових об'єктів у самому місті. Таким чином, до аналізу взято два кардинально різні міста. Для одного міста характерна часта нелегальна забудова, скандали за землю, постійні затори на дорогах. Для іншого характерний економічний та демографічний занепад. Така різниця у об'єктах дослідження дозволить нам оцінити нову урбанізм з точки зору аналізу різних міст. Побачити спільні проблеми, окремі недоліки та переваги, та довести, що комфортне місто може не залежити від рівня бюджету, населення та кількості територій.

### **3.2. Принципи концепції нового урбанізму та перспективи їх реалізації в українських містах (на прикладі Херсону та Кієва).**

Класична концепція нового урбанізму складається з 4 положень:

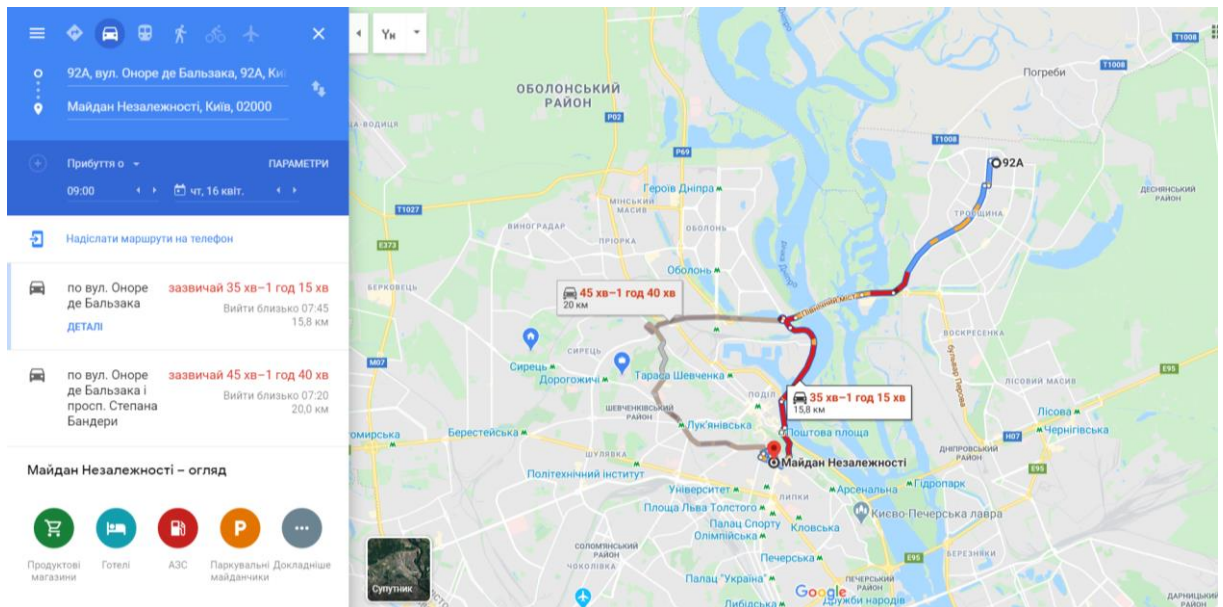
1. Транспортно-орієнтований розвиток.

2. Щільна розвиток або розумне зростання
3. Транс-секторальне планування
4. Змішане функціональне використання

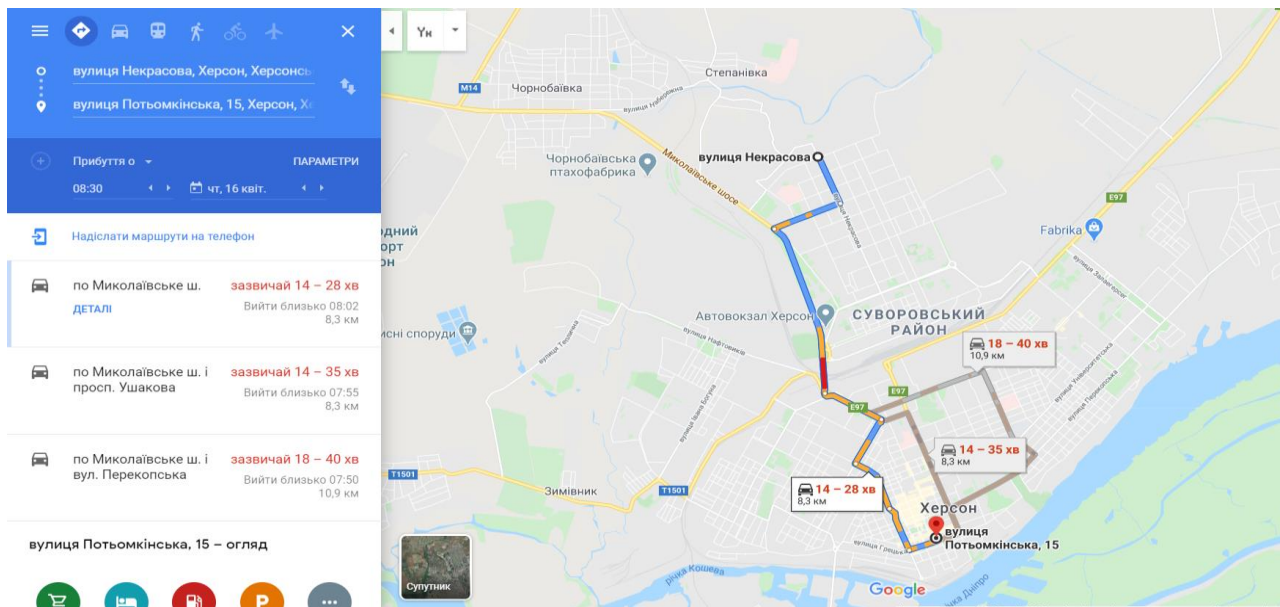
Розглядаючи Херсон та Київ з цих положень, можна визначити, що для Києва існує проблема останньої милі. Великі відстані до транспортних магістралей (метро або швидкісний трамвай) призводять до того, що містка мережа автошляхів перенавантажена, а полоса для громадського транспорту зайнята приватними автомобілями.

Херсон, зважаючи на відносно невелику відстань, має менше розвинутий транспорт. До того ж у місті Херсоні ми бачимо велику кількість приватних одноквартирних будинків.

Наприклад, для того, щоб дістатись з Троєщини на вулицю Хрещатик у годину пік потрібно близько 2 годин на власному авто.

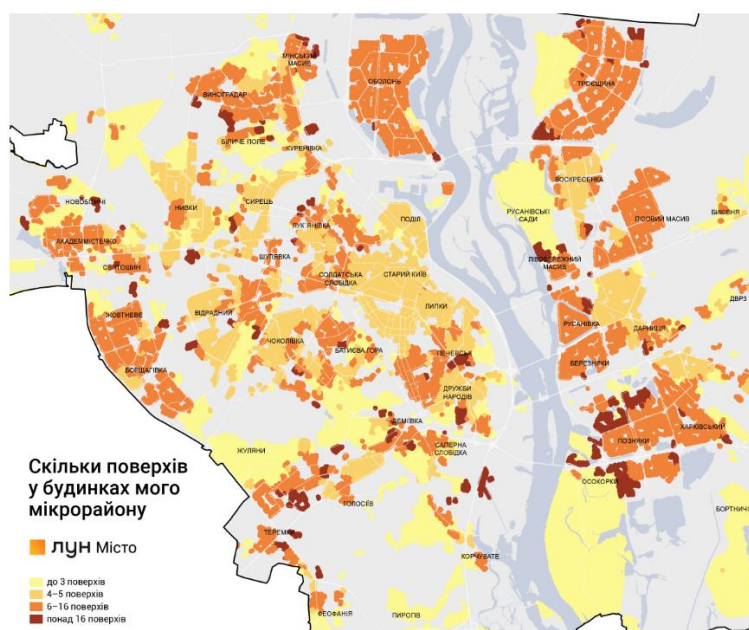


Для порівняння у місті Херсон від окраїни до центру їхати у двічі менше



Для Херсона транспортно-орієнтовний розвиток є більш простим, оскільки невелика площа та відносна невелика завантаженість автодоріг. До того, ж невелика площа сприяє відмові від авто на користь пішої ходьби або авто транспорту.

Щільна забудова Києва, супроводжується в скандалами. Яскравим прикладом є забудова Протасового Яру, коли замість зелених насаджень планується будувати багато поверхові квартири. Іншими прикладами є незаконні забудови Войцеховського чи найпопулярніший приклад Еліта-центр.



Якщо говорити про щільність забудови Києва, видно, що найбільше забудовуються поверхами вище 16 поверхів район Теремків, Троєщина, Осокорки та Печерськ. Старий Київ забудований висотою до 5 поверхів.

Варто зазначити, що

висотність території визначає не генеральний план, а план детальної забудови території. Також, окрім щільна забудова нехтує необхідністю у зелених насадженнях та території.

Щодо Херсону, більш щільна забудова можлива замість приватних будинків. Також, будівництво нових житлових масивів у місті Херсон відбувається на території промислових територій та приватного сектору. У випадку, якщо забезпечити мешканців новим житлом та замість приватних будинків зробити малоповерхові багатоквартирні комплекси це збільшить щільність, але дозволить створити нові громадські місця та місця для ведення бізнесу.

Основний житловий фонд Києва та Херсона це забудова радянської епохи. Тодішнє містопланування було засноване не комфорті робітників певних підприємств. Тому забудова міст була в основному по мікрорайонам, де була вся соціальна інфраструктура (школи, садки та магазини)

Після отримання незалежності, у Києві через неконтрольовану забудову виникла проблема з об'єктами інфраструктури. Тому для вирішення наявних проблем варто здійснювати продуману транс-секторальне планування.

Окрім основних складових концепцій нового урбанізму варто розглянути та проаналізувати міський простір з точки зору складових ідей Стейвіла, а саме:

	Київ	Херсон
5 minutes walk	Основним засобом пересування у Києві є метро та громадський транспорт. Але основною причиною для виїзду з району є поїздка на роботу. Основна інфраструктура, а саме школи, дит садки, рекреаційні зони розміщуються поблизу	Зважаючи на відносно невелику територію та наявність великої прощі приватної малоповерхової забудови теорія 5 хвилин більш реалістична у Херсоні, ніж у Києві.

	<p>житлових будинків. Так мешканцям Троєщини не потрібно виїжджати за покупками. Але для переміщення навіть в самих районах більш комфортне на автомобілях, ніж на громадському транспорті. При зростаючому попиті на житло у Києві та околицях, виникає проблема з транспортом та інфраструктурою.</p> <p>В цілому місто будується для автомобілістів, але для них тоді не достатньо відповідної інфраструктури (доріг, парковок).</p> <p>Другим аспектом є закритість певних районів. Для того щоб його пройти, потрібно зробити набагато більший крюк. Яскравим прикладом є ЖК Сонячна Брама, територія якої зачинена та прохід студентам.</p>	
--	---	--

<p>The "missing middle"</p>	<p>Фактично, це менше характерно для сучасної забудови Києва, адже наразі в Києві вже будуються/побудовані проекти типу таунхаусів. Котеджів, дуплексів, квадриплексів, невеликі житлові дома. Можна зрозуміти відносну непопулярність цих рішень серед забудовників, оскільки такі проекти приносять їм менше маржинального доходу. Тобто, побудувати багатоквартирний будинок буде набагато вигідніше забудовнику, аніж будувати таунхаус. Роль тут грає ще й місце забудови, оскільки ціна на квадратний метр в таунхаусі в центральних районах Києва може бути надзвичайно висока, а от в багатоквартирному будинку вона може бути менше через той факт, що фактичне оплата викупу землі лягає на плечі більшої кількості інвесторів, ніж у таунхаусі.</p>	<p>Висока частка низькоповерхової забудови у Херсоні дозволяє будувати житло у Херсоні висотою до 5-6 поверхів. Таким чином, збільшити щільність невисокою забудовою, що допоможе реалізувати і концепцію "5 хвилинною прогулянки"</p>
<p>"Rethin king parking"</p>	<p>Проблему проблема паркування є однією з найбільших проблем мегаполісів. Київська влада намагається з цим активно боротись, особливо для</p>	<p>Для Херсону також характерні пробки, але у меншій мірі. Також менша кількість автомобілістів, що дозволяє активніше</p>

	<p>того, щоб звільнити полосу для громадського транспорту [Сьогодні, 2019]</p> <p>Також як один із варіантів є заборона на в'їзд до центру міста автомобілей [Главком, 2019].</p> <p>Даний досвід київська влада хоче перейняти у Лондона. З 2003 року в'їзд у центр міста став платним.</p>	<p>впроваджувати громадський транспорт, а саме автобуси та тролейбуси.</p>
Incremental development	<p>Даний пункт є нереалізованим у Києві. Але він може бути реалізованим, так у всесвітньо відомій літературі популяризований Поділ. Але мешканці інших районів за допомогою інтернету можуть створити туристичну цікавинку, що буде виділяти їх з поміж інших</p>	
The Katrina Cottage	<p>Даний пункт є нереалізованим у Обох містах. В Україні схоже залучення громадян виражено у Громадських бюджетах. Ця форма залученості діє як у Києві, так і у Херсоні.</p>	
Doing the math	<p>Під час забудови Києва забудовники виділяють площу під комерційні проекти. Останнім часом будуються проекти, де будуть офісні приміщення поряд з квартирами</p>	<p>Для Херсону даний метод не характерний. Зазвичай будуються торгові приміщення, гіпермаркети.</p>
Тактичний урбанізм	<p>Для обох міст втручання мешканців у діяльність міст обмежуються петиціями на сайті міської влади та громадськими бюджетами</p>	
Mixed-use urban centers	<p>Як у Києві, так і у Херсоні є зонування міста, на житлові масиви та офісні центри.</p>	

<p>Suburban retrofit</p>	<p>Як для США, у Києві розбудовується приміська територія. Так село Софіївська Борщагівка вже перетворилась спальний район Києва, де більшість мешканців їздить на роботу до Києва.</p>	<p>Херсон також поділений на промислові зони та житлові масиви. Також окремо виділяються Рекреаційні зони</p>
<p>Traditional neighborhood development</p>	<p>Для старих районів міст характерні звички благоустроювати власні двори</p>	
<p>Architecture that puts the city first.</p>	<p>Для українських міст є архітектурний безлад. До недавнього часу лише у Львові були обмеження на фасадну рекламу.</p>	
<p>Form-based codes</p>	<p>У Києві історичні зони, це поділ, Липки та старий Київ. Але ці райони перетворились на офісні та туристичні центри</p>	<p>Для Херсону основним прикладом зонування є поділ на набережну, рекреаційні зони та історичний центр</p>
<p>Lean Urbanism</p>	<p>Для українських міст не є характерною. Дуже часто замість історичних будинків чи парків будують "свічку" у 25 поверхів. Яскравим прикладом є новий ЖК замість Сінного ринку. У Херсоні через низький попит це виражається менше</p>	
<p>Light Imprint, or "green infrastructure."</p>	<p>Для Києва, цей пункт є слабо виконуваним. Під час злив Київ, як і великі міста страждає від потопу. У нових забудованих районах мало зелені, тому волога не поглинається а скупчується.</p>	<p>Для Херсону більш реалістично реалізувати даний пункт. Забудова приватним сектором та наявність зелених насаджень позитивно впливає ландшафт, та</p>

		дозволяє будувати відповідно до наявних умов
Context-based street design.	Фактично цей принцип не втілюється, тобто не береться до уваги при проектуванні вулиць в Україні, зокрема в Києві, що веде до певного дискомфорту серед мешканців міст. Позитивним рішення є перетворення певних вулиць чи центру на пішохідні зони	
The public realm	Наявність площ та парків фактично створює простір де можливі будувати соціальні зв'язки. Вони відокремлені від міста зазвичай автошляхами, або річкою, як наприклад, Гідропарк у Києві чи лівобережжя у Херсоні	
The rural-to-urban Transect	В сучасній Україні село має два шляхи розвитку, або обезлюднення або перетворення на спальні райони міста-супутника. Фактично потрібно переглянути стратегії розвитку малих сіл на околицях міст	
Transit-oriented development	Як було вказано раніше, інколи транзитний шлях може зайняти дуже багато часу. У Києві великі житлові масиви не мають метро, тому вимушені використовувати декілька видів транспорту та робити більше ніж дві пересадки	Херсон Зв'язаний мережа тролейбусів, тому фактично цей пункт є реалізованим, адже з однієї частини міста можна дістатись до іншої не більше, ніж двома пересадками

Важливим показником діяльності розвитку міст є ставлення населення до розвитку міст. Соціологічна група «Рейтинг» що річно проводить муніципальне дослідження міст.

За результатами дослідження у 2018 році Херсон є аутсайдером за індексом задоволеності можливостями міст [Соціологічна група “Рейтинг”, 2018: Четверте всеукраїнське муніципальне опитування]. В той же час Київ

зайняв 13 місце. Це означає, що мешканці столиці більше задоволені можливостями, яке їм надає місто. Опоненти можуть сказати, що порівнювати столицю та обласний центр не коректно, але мешканці Херсону набагато вище оцінили можливості власного міста.

Серед мешканців Херсона 24% задоволені роботою міського голови та 19% задоволені роботою міської ради. Мером Києва задоволені 41% Киян, Київрадою задоволені 22%.

Загалом у зведеному рейтингу міст Херсон займає останню сходинку, що говорить про його нерівномірний розвиток, відсутність можливостей та низькою якістю послуг.

Київ у даному рейтингу також займає низьку, 13 сходинку. Лідером є Вінниця.

У 2019 році група «Рейтинг» представила 5 хвилю дослідження. За результатами року Херсон покращив погіршив свої показники. Але у порівнянні з іншими містами падіння було меншим, тому у загальному топі він займає 19 місце.

Київ також погіршив свої показники і у 2019 році займає 16 місце.

Отже для того, щоб місто було комфортним, не потрібно бути містом мільйонником. Потрібно щоб була чітка концепція розвитку. Є надія, що після затвердження Генерального плану столиці, Місто буде ефективно розвиватись та покращить свої якісні та кількісні показники.

## ВИСНОВКИ ДО 3 РОЗДІЛУ

Міста, що були проаналізовані дуже сильно відрізняються. В першу чергу вони відрізняються об'ємами: кількість населення, території та грошей. Але незважаючи на відмінності розвиток Києва та Херсону дуже відрізняється від концепції нового урбанізму. Це в свою чергу призводить до низьких показників задоволеності містян.

Проте за деякими пунктами Київ та Херсон виконують концепцію нового урбанізму, але це склалось скоріше історично. Незважаючи на відмінності обидва міста мають можливості для розвитку. А саме: більш впорядкована забудова, створення громадського місця для мешканців. Ті позитивні тенденції, що наявні у містах, склались за рахунок історичної спадщини попередньої епохи, коли містобудування було одноманітним та відбувалось централізовано.

Розвиток міст також заморожується відсутністю єдиного бачення у місті. Так, для Києва ще пів року тому діяли два Генеральні плани [Економічна правда, 2019], які створювали колізії.

Починаючи з 2011 року міста перестали прив'язуватись до певного року. Таким чином, вперше генеральний план Києва не прив'язаний до року. Але в той же час багато прогнозів по кількості населення, автомобілів та інші кількісно-якісні показники прив'язані до планів до 2040 року. З одного боку, це дозволяє визначити орієнтири, які потрібно досягати. З іншого боку, при зміні цінностей у Київській владі Генплан не буде оновлюватись виходячи з об'єктивних реалій розвитку.

Фактично концепція нового урбанізму дозволяє об'єктивно оцінити слабкі та сильні сторони міста та незважаючи на розмір територій, кількість населення та бюджет розробити стратегію для гармонійного розвитку громади та комфортного проживання їх мешканців.

Але варто зазначити, що стратегія це важливо, але багато від чого залежить свідомість громади та влади виконувати стратегію.

## ВИСНОВКИ

В рамках теоретичної частини дипломної роботи було з'ясовано теоретичні засади вивчення концепції нового урбанізму у зарубіжній соціології міста, було виявлено структурні детермінанти вивчення концепції нового урбанізму.

На основі проведеного теоретичного аналізу можна зробити наступні висновки:

1) Остаточному формуванню концепції Нового Урбанізму передували численні концепції та теоретичні напрацювання вчених-урбаністів, які торкалися ідей реструктуризації та гармонізації життя у місті. Серед основоположників ідей, які можна віднести до прототипічного етапу зародження концепції Нового Урбанізму – необхідно виділити таких вчених, як Е. Говард, П. Гедесс, Л. Мамфорда та інші. Остаточне формування концепції в її сучасному вигляді відбувається у 90-х роках ХХ ст, основоположником концепції прийнято вважати Андреса Дуені, якому належать ключові ідеї концепції

2) Серед причин виникнення та розвитку концепції необхідно зазначити наступні:

- Швидкі темпи урбанізації у ХХ – ХХІ ст
- Стрімкий розвиток економіки міста, внаслідок її диверсифікації
- Зростання щільності населення у містах, внаслідок процесів внутрішньої та зовнішньої міграції, підвищення темпів народжуваності

Перелічені вище фактори призвели до зменшення комфорту проживання людей у місті, а концепція Нового Урбанізму, в свою чергу скерована на підвищення цього комфорту.

3) Зміст концепції Нового Урбанізму передбачає розвиток невеликого району міста, який називають субурбаном, з пішохідною доступністю всіх соціально-важливих структурних елементів функціонування міста.

Ключові постулати концепції прописані у Хартії Нового Урбанізму, яка складається з 25 пунктів.

4) Принципи реалізації концепції Нового Урбанізму полягають, перш за все у створенні комфортних умов для життя в районах передмістя і складаються, зокрема, з наступних пунктів:

- Пішохідна доступність інфраструктурних та соціальних елементів функціонування міста
- Активний розвиток громадського транспорту
- Надання переваги на вулиці пішоходам, а не автомобілям
- Піклування про екологічні проблеми в розвитку міста
- Залучення активних громадян до процесів вирішення архітектурних та містобудівних проблем.

5) В рамках теоретичної частини диплому також було розглянуто транс секторальний розвиток міста, як базисну основу розвитку в рамках концепції Нового Урбанізму. Було виділено головні відмінності між транс секторальним і т.зв. традиційним розвитком міста, які полягають у відношенні до землекористування, підвищення ролі громадського транспорту, підвищення “соціалізації” (комфортності та функціональності) громадського простору, втілення принципів пішохідній доступності та “озеленення” вулиць. Було проаналізовано та виявлено, що в основах принципу транс-секторального підходу лежить необхідність чіткого зонування міста, принцип доступності центру з будь-якого району в “5 minutes walk”. Було також з’ясовано, що ідеї транс секторального розвитку вже реалізуються в містах США та Великобританії.

Практична частина кваліфікаційної роботи була присвячена аналізу реалізації принципів концепції нового урбанізму на прикладі планів розвитку українських міст Херсона та Києва. Сьогодні міста України характеризуються складною соціально-економічною ситуацією (занепадом виробничої та соціальної інфраструктури, втратою і послабленням функцій місто-

обслуговуючої системи), що потребує вироблення та застосування на практиці нових механізмів управління соціально-економічним і просторовим розвитком міста. Концепція нового урбанізму з її соціально-орієнтовним принципом розвитку міста, ідеями планування міського простору як компактного, багатофункціонального, орієнтованого на різний вік, можливості й особливості мешканців, може стати важливим та необхідним елементом політики міського управління і розвитку.

Як продемонструвало дослідження, не зважаючи на те, що проаналізовані міста – Київ та Херсон - сильно відрізняються за кількістю населення, об'ємом території та місцевими бюджетами, спільним для них є те, що їхній розвиток дуже відрізняється від концепції нового урбанізму, що, в свою чергу, призводить до низьких показників задоволеності містян рівнем життям. Проте за певними аспектами у Києві та Херсоні можна зафіксувати реалізацію концепції нового урбанізму, але це склалось скоріше історично. А саме: більш впорядкована забудова, створення спільного громадського простору для мешканців. Ті позитивні тенденції, які наявні у містах, склались за рахунок історичної спадщини попередньої епохи, коли містобудування було одноманітним та відбувалось централізовано.

Сучасні тенденції розвитку міста та концепція нового урбанізму тяжіють до гуманізації і орієнтуються на людей, що в ньому мешкають. Саме тому втілення принципів нового урбанізму дозволить спрямувати зусилля органів влади на потреби городян і зробити міський простір комфортним для людей.

## Перелік використаних джерел:

1. Бюджет участі. Громадський бюджет Києва // [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://gb.kyivcity.gov.ua/>
2. Галич З.Н. Урбанизация и мегаполизация как глобальный процесс (Обзор) // Мегаполис на рубеже веков: социально-экон. и экол. аспекты: Пробл.-темат. сб. / ИНИОН РАН. - М., 2000. - С.11-73.
3. Гриценко В.С., Штомпель Л.А. Модели выхода из современного урбанизационного кризиса. Возможна ли «иная метрополизация»? / Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Философия. Социология. Право. - 2019. - Т. 44. - № 1. - С. 57-63.
4. Два генплани, обидва не працюють. Чому Київ розвивається хаотично і як це змінити // Економічна Правда - [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2019/11/19/653860/>
5. Джекобс Д. Смерть и жизнь больших американских городов/ пер. с англ. 2-е изд., испр. - М.: Новое издательство, 2015. - 512 с.
6. Дронова О.Л. Новий урбанізм: у пошуках виходу з урбаністичного колапсу // Український географічний журнал. – 2015. - № 3. – С. 33-41
7. Заборова Е.Н. Феномен города с точки зрения теории социального пространства// Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. - 2006. - № 2 (57). - С. 188-195.
8. ЗАКОН УКРАЇНИ Про столицю України - місто-герой Київ // Законодавство України - [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-14>
9. Залетова Е.А. Перспективы нового урбанизма. Леон Крие как основоположник европейской ветви движения// Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. - 2010. - № 2 (14). - С. 77-81.

10. Лефевр А. Идеи для концепции нового урбанизма // Социологическое обозрение. - 2002. - Т. 2. - № 3. - С. 19-26.
11. Микроурбанизм. Город в деталях: сб. статей / отв. ред. О. Бредникова, О. Запорожец. - М.: Новое литературное обозрение, 2014. - 352 с.
12. Петровская О.В. Современные теории развития урбанизма // Научная мысль Кавказа. - 2014. - № 4. - С. 31-36.
13. Поліцейські йдуть на рекорд: в Києві кожні дві хвилини виписують по штрафу за порушення ПДР // Сьогодні - [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.segodnya.ua/ua/kiev/kother/policeyskie-idut-na-rekord-v-kieve-kazhdye-dve-minuty-vypisyvayut-po-shtrafu-za-narushenie-pdd-1353576.html>
14. Столична влада хоче жорстко обмежити в'їзд у центр Києва // Главком - [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://glavcom.ua/kyiv/news/stolichna-vlada-hoche-zhorstko-obmezhati-vjzd-u-centr-kijeva-639551.html>
15. Ціни зростають, але житла багато. Що відбувається з ринком нерухомості? // Економічна Правда - [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2019/07/2/649245/>
16. Четверте всеукраїнське муніципальне опитування // Соціологічна група “Рейтинг” - [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://ratinggroup.ua/research/regions/chetvertyy\\_vseukrainskiy\\_municipalnyy\\_opros.html](http://ratinggroup.ua/research/regions/chetvertyy_vseukrainskiy_municipalnyy_opros.html)
17. Чисельність населення м. Київ (за оцінкою) по районах на 1 березня 2020 року та середня чисельність у січні–лютому 2020 року // Головне управління статистики у м. Києві - [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.kiev.ukrstat.gov.ua/p.php3?c=1123&lang=1>
18. Чисельність населення (за оцінкою) по містах обласного значення та районах на 1 березня 2020 року та середня чисельність у січні–лютому 2020 року // Головне управління статистики у Херсонській області - [Електронний ресурс] – Режим доступу:

<http://www.ks.ukrstat.gov.ua/demografichna-ta-sotsialnaya-politika/1729-1-4-naselennya-ta-migratsiya/979-chiselnist-naselennja-na-pochatok-misjacja-ta.html>

19. Calthorpe, Peter *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream* // 1993 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://books.google.pl/books/about/The\\_Next\\_American\\_Metropolis.html?id=WtKU5L0ajA8C&redir\\_esc=y](https://books.google.pl/books/about/The_Next_American_Metropolis.html?id=WtKU5L0ajA8C&redir_esc=y)
20. Chabbar, Pierre *Patrick Geddes and cities in evolution: The writing and the readings of an intempstive classic* // January 2012 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.researchgate.net/publication/290334248\\_Patrick\\_Geddes\\_and\\_cities\\_in\\_evolution\\_The\\_writing\\_and\\_the\\_readings\\_of\\_an\\_intempstive\\_classic](https://www.researchgate.net/publication/290334248_Patrick_Geddes_and_cities_in_evolution_The_writing_and_the_readings_of_an_intempstive_classic)
21. Dewalska, Anna *Smart City Concept – the citizens’ perspective* // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.researchgate.net/publication/282733964\\_Smart\\_City\\_Concept\\_-\\_The\\_Citizens'\\_Perspective](https://www.researchgate.net/publication/282733964_Smart_City_Concept_-_The_Citizens'_Perspective)
22. Duany, Andrés *Landscape Urbanism and its Discontents* // 2013 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.perlego.com/book/566804/landscape-urbanism-and-its-discontents-pdf>
23. Duany, Andrés *Transect Planning* // 2002 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944360208976271>
24. Duany, Andrés *Urban Regulations, Architectural Standards and The SmartCode* // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.dpz.com/Initiatives/SmartCode>
25. Fairfield, John D. *The City Beautiful Movement, 1890–1920* // April 2018 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://oxfordre.com/americanhistory/view/10.1093/acrefore/9780199329175.01.0001/acrefore-9780199329175-e-558>

26. Fattahi, Kaveh City Imaging After Kevin Lynch // 2009 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.researchgate.net/publication/224565873\\_City\\_Imaging\\_After\\_Kevin\\_Lynch](https://www.researchgate.net/publication/224565873_City_Imaging_After_Kevin_Lynch)
27. Frommer, Matthew Chernobyl Visitors Center. Project. // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://matthewfrommer.weebly.com/chernobyl-visitors-center.html>
28. Hines, Timothy Burnham of Chicago: Architect and planner // 2009 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://books.google.pl/books?hl=uk&lr=&id=JkOBGvLV57UC&oi=fnd&pg=PR5&dq=chicago+plan+burnham&ots=-qSqaChORi&sig=MDb12ay-4TFyicLVkQkTLxf6ZXk&redir\\_esc=y#v=onepage&q=chicago%20plan%20burnham&f=false](https://books.google.pl/books?hl=uk&lr=&id=JkOBGvLV57UC&oi=fnd&pg=PR5&dq=chicago+plan+burnham&ots=-qSqaChORi&sig=MDb12ay-4TFyicLVkQkTLxf6ZXk&redir_esc=y#v=onepage&q=chicago%20plan%20burnham&f=false)
29. Howard, Ebenezer Garden cities of to-morrow // 1902 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/howard.htm>
30. Jacobs, Jane The death and life of great American cities // 1961 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://www.petkovstudio.com/bg/wp-content/uploads/2017/03/The-Death-and-Life-of-Great-American-Cities\\_Jane-Jacobs-Complete-book.pdf](http://www.petkovstudio.com/bg/wp-content/uploads/2017/03/The-Death-and-Life-of-Great-American-Cities_Jane-Jacobs-Complete-book.pdf)
31. Jacobs, Jane The End of the Suburbs: Where the American Dream Is Moving // 1961 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://books.google.pl/books?id=yI1yHRDRWOcC&pg=PT262&lpg=PT262&dq=End+Of+American+Dream+jacobs&source=bl&ots=odH9WvY\\_rR&sig=ACfU3U01arTzuytWUFC-xQF0whB1OHB0rQ&hl=uk&sa=X&ved=2ahUKEwIU4fCb\\_IPpAhVBx4sKHWRICWoQ6AEwBH0ECAkQAQ](https://books.google.pl/books?id=yI1yHRDRWOcC&pg=PT262&lpg=PT262&dq=End+Of+American+Dream+jacobs&source=bl&ots=odH9WvY_rR&sig=ACfU3U01arTzuytWUFC-xQF0whB1OHB0rQ&hl=uk&sa=X&ved=2ahUKEwIU4fCb_IPpAhVBx4sKHWRICWoQ6AEwBH0ECAkQAQ)
32. Lynch, Kevin The image of the city, 1962 // [Электронный ресурс] – Режим доступа:

[http://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/1960\\_Kevin\\_Lynch\\_The\\_Imag\\_e\\_of\\_The\\_City\\_book.pdf](http://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/1960_Kevin_Lynch_The_Imag_e_of_The_City_book.pdf)

33. McGranahan, Gordon Urbanisation concepts and trend // June 2014 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://pubs.iied.org/pdfs/10709IIED.pdf>
34. Palanivel, Thangavel Rapid urbanisation: opportunities and challenges to improve the well-being of societies // September 2017 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://hdr.undp.org/en/content/rapid-urbanisation-opportunities-and-challenges-improve-well-being-societies>
35. Shaw, Marybeth Promoting an urban vision: Le Corbusier and the Plan Voisin // 1984 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/36421/25571430-MIT.pdf?sequence=2>
36. Song, Van New Urbanism and Housing Values: A Disaggregate Assessment\* // 2001 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.197.7545&rep=rep1&type=pdf>
37. Steuteville, Robert 25 great ideas of the New Urbanism // 2017 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/10/31/25-great-ideas-new-urbanism>
38. Steuteville, Robert Great idea: Building better suburbs through retrofit // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/02/15/great-idea-building-better-suburbs-through-retrofit>
39. Steuteville, Robert Great idea: Context-based street design // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/08/29/great-idea-context-based-street-design>
40. Steuteville, Robert Great idea: Incremental development // - [Электронный ресурс] – Режим доступа:

<https://www.cnu.org/publicsquare/2017/04/05/great-idea-incremental-development>

41. Steuteville, Robert Great idea: Lean Urbanism // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/06/01/great-idea-lean-urbanism>
42. Steuteville, Robert Great idea: Pedestrian shed and the 5-minute walk // - - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/02/07/great-idea-pedestrian-shed-and-5-minute-walk>
43. Steuteville, Robert Great idea: Rethinking parking // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/06/05/great-idea-rethinking-parking>
44. Steuteville, Robert Great idea: Tactical urbanism // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/02/16/great-idea-tactical-urbanism>
45. Steuteville, Robert Great idea: The rural-to-urban Transect // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/publicsquare/2017/04/13/great-idea-rural-urban-transect>
46. Таһа, Wesam Smart Growth Definition // 2009 // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://www.researchgate.net/publication/312498189\\_Smart\\_Growth\\_Definition](https://www.researchgate.net/publication/312498189_Smart_Growth_Definition)
47. Van Bavel, Jan The Baby Boom and Its Causes: What We Know and What We Need to Know // June 2013 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.jstor.org/stable/41857595?seq=1>
48. Whyte, William The social life of small urban spaces // 2012 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.metalocus.es/en/news/social-life-small-urban-spaces>

49. Zucker, Paul The City in History. Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects, 1961 // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://philpapers.org/rec/MUMTCI>
50. The Beginning of Industrialization in Britain // Foundations of Western Culture // [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://foundations.uwgb.org/cause-and-effect/>
51. The Charter of the New Urbanism // Congress of the New Urbanism // - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>
52. Urban Population Index 2019//UN//May, 2018 - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.un.org/development/desa/en/news/population/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>
53. World Urbanization Prospects The 2014 Revision//UN// - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2014-Report.pdf>
54. World Urbanization Prospects The 2018 Revision//UN// - [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Report.pdf>
55. Worldwide urban population growth //European Commission// - [Электронный ресурс] – Режим доступа: [https://ec.europa.eu/knowledge4policy/foresight/topic/continuing-urbanisation/worldwide-urban-population-growth\\_en](https://ec.europa.eu/knowledge4policy/foresight/topic/continuing-urbanisation/worldwide-urban-population-growth_en)