

КОНЦЕПЦІЯ М'ЯКОГО МІСТА ТА МОЖЛИВОСТІ ЇЇ ЗАСТОСУВАННЯ В УКРАЇНІ

¹Павло БОРЩ, ²Олексій ГНАТЮК

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна
¹pavelbor04@gmail.com, ²oleksii.gnatiuk@knu.ua*

Анотація:

У статті розглянуто основні ідеї концепції «м'якого міста», що викладена у однойменній книзі Девіда Сіма. За своїм змістом ця концепція представляє різновид так званого «нового урбанізму» про те, як будувати та робити міста комфортними та стійкими до викликів, акцентуючи на людиноцентричності в міському плануванні. «М'яке» місто підлаштовується під природні умови та потреби мешканців, стимулює людей до різноманітних активностей у міському просторі, передбачає багатоваріантність використання того чи іншого об'єкту. Концепція м'якого міста – це не панацея від усіх викликів міського розвитку в українському чи світовому масштабі. Проте це набір дієвих та почасти простих і не надто затратних рішень, за допомогою яких можна покращити якість міського середовища міст України в різноманітних контекстах, долаючи як негативні наслідки модерністичного підходу до міського планування доби соціалізму, так і неоліберального міського розвитку сучасної епохи. Сформульовані у концепції принципи заслуговують на увагу сторони фахівців у сфері урбаністики, міського планування, архітектури та будівництва. В Україні концепцію м'якого міста можна застосовувати як для планування нових міських районів «з нуля», так і для реконструкції та реновації різних типів існуючої забудови. Зокрема, це історичні центри великих міст, райони масової житлової забудови епохи соціалізму, а також райони садибної забудови всередині міста, які часто інтерпретуються як «внутрішня міська субурбія». Стаття містить огляд можливого застосування принципів та інструментів концепції «м'якого міста» на прикладі трьох різних за характером забудови та проблематикою нинішнього розвитку місцевостей Києва – частини історичного центру (Поділ), модерністського житлового масиву (Троєщина) та району садибної малоповерхової забудови (Осокорки) в контексті їх актуальних проблем розвитку та можливості застосування інструментів концепції «м'якого міста» до їх вирішення.

Ключові слова: концепція «м'якого міста», новий урбанізм, соціально-орієнтоване міське планування, проблеми розвитку міст, Київ, Україна.

THE SOFT CITY CONCEPT AND POSSIBILITIES FOR ITS APPLICATION IN UKRAINE

¹Pavlo BORSHCH, ²Oleksiy GNATIUK

*Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine
¹pavelbor04@gmail.com, ²oleksii.gnatiuk@knu.ua*

Abstract:

The article examines the main ideas of the concept of a soft city set out in the homonymous book by David Sim. In its content, this concept represents a type of so-called "new urbanism" about how to build and make cities comfortable and resilient to challenges, fostering human-centeredness in urban planning. A "soft" city adapts to natural conditions and the needs of residents, stimulates people to various activities in urban space, and provides for a variety of uses for a specific area or facility. The concept of a soft city is not a panacea for all the challenges of urban development on a Ukrainian or global scale. However, it is a set of effective and partly simple and not-too-expensive solutions that can be used to improve the quality of the urban environment of Ukrainian cities in various contexts, overcoming both the negative consequences of the modernist approach to urban planning of the socialist era and the neoliberal urban development of the modern era. The principles formulated in the concept deserve the attention of specialists in the field of urbanism, urban planning, architecture and construction. In Ukraine, the concept of a soft city can be used both for planning new urban areas "from scratch" and for the reconstruction and renovation of various types of existing development. In particular, these are the historical centers of large cities, areas of mass housing development of the socialist era, as well as areas of manorial development within the city, which are often interpreted as "inner city suburbia". The article contains an overview of the possible application of the principles and tools of the concept of a "soft city" on the example of three areas of Kyiv that differ in development and the current problems: part of the historical center (Podil), a modernist residential area (Troieshchyna), and an area of low-rise detached houses (Osokorky) in the context of their current development problems and the possibility of applying the tools of the soft city concept to their solution.

Key words: soft city concept, new urbanism, socially oriented urban planning, urban development issues, Kyiv, Ukraine.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2024.92.66-76>

UDC: 911.375

Вступ: проблема «твердих» міст

Сучасні міста України переживають низку проблем та викликів. Частина з них пов'язані з соціальним, економічним та політичним контекстом сучасності: низькою якістю публічного управління, недосконалою нормативно-правовою базою, необ'єктивним плануванням і бюджетуванням, відсутністю ефективної комунікації між владою і громадою, нинішніми викликами військового урбїциду, тощо. Водночас, великий спектр проблем розвитку міст України пов'язаний із системними причинами, що укорінені у загальних підходах до міського планування протягом XX-XXI століть: модерністське міське планування епохи соціалізму та неоліберальне міське планування в умовах ринкової економіки останніх десятиліть.

Низка сучасних проблем та викликів міського розвитку, характерних в тому числі і для України, пов'язана з реалізацією модерністського підходу при плануванні як окремих міських районів, так подекуди і цілих міст. Однією з ключових ідей модерністського міського планування, принципи якого були вперше викладені в Афіньській хартії 1933 року, було запровадження жорсткого функціонального зонування міст (Gold, 2024). Таке зонування переслідувало благородну мету – створення найкращих умов для реалізації кожного виду діяльності в межах окремо взятої, пристосованої до цього виду діяльності частини міста. Відповідно, у містах виникали жорстко спеціалізовані житлові, промислово-складські, адміністративні, комерційні, рекреаційні тощо райони. Проте, жорсткий поділ на різні функціональні зони у підсумку створив величезну потребу серед мешканців у транспорті, необхідному для переміщення між місцями проживання, роботи, навчання, тощо. Виник феномен «спальних районів» – великих міських районів виключно житлового призначення, із браком як місць прикладання праці, так і закладів сфери послуг, де мешканці могли би задовольнити свої повсякденні потреби. Крім того, монофункціональність окремих будівель та цілих районів призвели до нерівномірності їх використання протягом добового та тижневого циклу, що призводить до нерівномірного навантаження інженерної інфраструктури, а також проблем з безпекою. Також варто зауважити, що жорстке функціональне зонування зумовлює соціальну проблему, оскільки представники різних груп людей (етнічні, професійні, вікові) мають менше шансів зустрічатись в місті та взаємодіяти між собою природним чином, що породжує проблему соціальної сегрегації та перешкоджає формування згуртованої міської територіальної громади (Dronova, 2015).

Другою ідеєю модерністського міського планування став мікрорайонний підхід до забудови житлових масивів. У ньому також закладалися позитивні ідеї: мікрорайони повинна були являти собою майже повністю автономні від решти міста житлові територіальні житлові одиниці зі своєю

соціальною сферою, школами, дитячими садочками, лікарнями, поліклініками тощо (Hees, 2018). Проте, для мікрорайонного планування властива вада у вигляді вільного або напіввільного розміщення окремо стоячих будинків та споруд по території (Ušča, 2010), що призводить до розмивання, з одного боку, меж між публічними просторами вулиць і площ та напівприватними прибудинковими територіями, а з іншого – меж між прибудинковими територіями окремих будинків або їх груп. Формування величезних «спільних» і водночас «нічийних» мікрорайонних просторів мало негативні наслідки у вигляді ускладнення процесів формування місцевих територіальних спільнот, порушення потреб мешканців такої забудови у територіальності та приватності, а також почастишанню випадків антисоціальної поведінки. Існуючі локальні соціальні мережі конкретних мешканців занадто малі порівняно з населенням всього мікрорайону, щоб мати вагомий вплив на процеси його розвитку. Крім того, через великі розміри мікрорайонів, їх оточення занадто великою кількістю вільного простору та розділення широкими вулицями з інтенсивним рухом транспорту, вони перетворюються на окремі острови, роз'єднані вулицями, у той час як вулиці навпаки мали б об'єднувати сусідні території. Внутрішні ж публічні простори мікрорайонів, зосереджені здебільшого навколо закладів початкової та середньої освіти, не здатні повноцінно виконувати більшість функцій обслуговування населення та бути повноцінними громадськими центрами мікрорайонів. Забудова радянського мікрорайонного типу не передбачала для будинків інших функцій окрім житлової, через що вони виявилися нестійкими до змін суспільних потреб. Більшість з них розташовані у глибині району та не є привабливими для комерції, через що територія використовується неефективно.

По-третє, для міського планування доби модернізму характерні ідеї відкритості, відносної розрідженості та вертикалізації забудови. Популярним стає будівництво ізольованих багатоповерхових будинків (впритул до хмарочосів) задля розміщення більшої кількості людей на більш компактній території, розділених відносно великими міжбудинковими просторами та широкими транспортними магістралями; у сфері ж міської мобільності робився акцент на автомобілізації населення. За такого підходу досягається доволі висока щільність населення, проте не створюються передумови для активних соціальних контактів між людьми у міському просторі – як наслідок формування ефекту «самотності у великому місті».

По-четверте, модерністське міське планування спиралось на масштабні плани та візуалізації, які виглядали естетично привабливими «з висоти пташиного польоту», проте слабо переймалися тим, як відповідне міське середовище буде сприйматись людьми, що перебувають у ньому. Нехтування «людським масштабом» призвело до того, що міське середовище, сформоване відповідно до

ідей модернізму, дуже часто не сприймається як привабливе, цікаве та комфортне для перебування в ньому (Gehl, 2010).

Друга системна причина проблем розвитку міст в Україні – це неоліберальний підхід до міського планування, що панує протягом останніх десятиліть ринкової економіки. Неолібералізм визнається домінуючою ідеологією, що визначає розвиток постсоціалістичних міст (Pickles & Smith, 1998; Birch & Mukhnenko, 2010). Неолібералізм є насамперед теорією політичної та економічної практики, яка передбачає, що добробут суспільства найкращим чином досягається за допомогою звільнення індивідуальних підприємницьких свобод та навичок в інституційних рамках, для яких характерні високі права приватної власності, вільного ринку та вільної торгівлі. Роль держави в цих умовах полягає у створенні та збереженні інституційних механізмів, які мають забезпечувати функціонування такої практики (Al-Namaneh et al., 2012).

Створення міської ренти є кінцевою метою цієї моделі міського планування та реструктуризації міського простору. Внаслідок цього ігноруються соціальні та екологічні проблеми, а також потреби місцевих жителів (Harvey, 2001). Основний принцип теорії неолібералізму: максимальний прибуток можливий на основі максимально можливого зростання. В результаті – розширення міського простору, посилення міської фрагментації та сегрегації, а також ігнорування принципів сталого розвитку. Під впливом глобалізаційних процесів в умовах неоліберальної економіки стираються ознаки територіальної ідентичності міст (Knox & Pain, 2010). У процесі здійснення нових великомасштабних міських проектів капіталу, що примножує свої доходи, немає діла до збереження індивідуальності образу того чи іншого міста, району, історичного центру. Навпаки, бізнес- та шопінг-центрам простіше існувати у стандартному та однаковому для всіх країн просторі – у просторі скла та бетону, в однакових будівлях, збудованих за стандартними проектами. Уніфіковані будинки зводяться, модифікуючи простір та змінюючи пропорції міста, закриваючи собою історичні фасади, пам'ятні місця, сакральні заклади (Al-Namaneh et al., 2012).

У таких умовах міста України, в умовах недосконалості нормативно-правової бази у сфері архітектури, будівництва та міського планування та її систематичного порушення на догоду домінуючим інтересам великого капіталу, перетворились на арену хаотичної, безсистемної забудови вільних ділянок, як у центрі міста, так і в напівпериферійних та периферійних зонах (Dronova 2015). Особливо яскраво це помітно на прикладі Києва, чому значною мірою сприяла відсутність чіткої стратегії просторового розвитку міста (Cybriwsky, 2014; Dronova & Maruniak, 2019). Деіндустріалізація, агресивна комерціалізація та новозбудована джентрифікація, особливо будівництво житлової нерухомості та торгових центрів, сприяли функціональній диверсифікації міського простору, проте водночас призводили до зростаючого

розшарування міських районів за рівнем доходів, соціальним статусом і способом життя (Mezentseva & Mezentsev, 2017). Трансформація міста не слідує принципам узгодженого збалансованого розвитку, а залежить від бажань інвесторів і та їхніх маркетингових дій (Mezentseva & Mezentsev, 2017). Наслідком є поступова втрата містом своєї ідентичності, перетворення його на космополітичне місце (Dronova & Maruniak, 2019), де відтворюються досить очікувані та одноманітні ландшафти та виникають жахливі міські форми, такі як багатоповерхові житлові комплекси в історичному центрі міста (Cybriwsky 2014). Внаслідок прагнення інвесторів отримати максимум прибутку від використання одиниці площі міської території, нове житло почасти характеризується ще більшою вертикалізацією та щільністю населення, ніж це було за модерністського планування, проте цього разу без належного розвитку соціальної інфраструктури та якісних зелених публічних просторів.

Спроби подолати ці проблеми і виклики відбуваються в рамках так званого нового урбанізму – соціально-орієнтованої течії у конструюванні міст, яка акцентує увагу на питаннях якості життя людини у міському середовищі. У Європі новий урбанізм проявився у неотрадиційних підходах у містобудуванні, що передбачають дотримання класичних історичних, традиційних планувальних та архітектурних стилів, які були загублені у ХХ ст. У 1993-1994 рр. ідеологія нового урбанізму була започаткована в США і сприйнята світовою науковою спільнотою як нова течія розвитку міст, як спроба відновити дух територіальної громади і почуття співтовариства. Згідно цієї ідеології, міський простір – це поле для людини, а не для машин, люди живуть, працюють і відпочивають в одному місці, важливі об'єкти інфраструктури розташовані у пішохідній доступності (Dronova, 2015). Протягом останніх десятиліть виникло багато концепцій, покликаних дати відповідь на сучасні виклики міського розвитку та планування і подолати чи, принаймні, пом'якшити негативні наслідки модерністського та неоліберального підходів до міського планування. Однією з таких концепцій є концепція «м'якого міста», викладена Девідом Сімом (David Sim) у однойменній книзі (Sim, 2019), що була перекладена українською мовою і видана у 2023 році видавництвом ArtHuss (Sim, 2023). У подальшому посилання зроблені саме на український переклад книги.

Метою статті є систематичний огляд основних положень концепції «м'якого міста» та аналіз можливостей її застосування в Україні для різних типів існуючої міської забудови на прикладі окремих типів міських районів.

Дані і методи

В основу дослідження покладено:

1. Теоретичний аналіз основних положень концепції «м'якого міста» та їх порівняння з положеннями інших напрямів та концепцій нового урбанізму;

2. Теоретичний аналіз можливостей застосування концепції «м'якого міста» для створення нових та реконструкції вже існуючих урбанізованих територій в Україні;

3. Емпіричне дослідження трьох різних за характером забудови та проблематикою нинішнього розвитку місцевостей Києва (історичний район – Поділ, модерністський житловий масив – Троєщина, район садибної малоповерхової забудови – Осокорки) в контексті їх актуальних проблем розвитку та можливості застосування інструментів концепції «м'якого міста» до їх вирішення. Для цього було здійснено польові експедиційні дослідження, а також систематизовано наявні аналітичні матеріали та наукову літературу про проблематику розвитку цих місцевостей.

Загальний огляд положень концепції «м'якого міста»

У традиційному розумінні місто це – чужорідна «тверда» структура, яка своєю присутністю на певній території отримує панування над всіма іншими складовими простору, зокрема над природою та людьми – мешканцями міста. Натомість «м'яке» місто підлаштовується під природні умови та потреби мешканців, стимулює «зближення з людьми, взаємодію людей між собою і з усіма аспектами життя навколо них» (Sim, 2023). Таким чином, загальна мета концепції «м'якого міста» – зробити міський простір «м'якшим», що означає – більш комфортним, безпечним, привабливим. Також «м'якість» полягає у існуванні багатьох сценаріїв використання того чи іншого об'єкту.

Концепція «м'якого міста» поєднує та творчо переосмислює ідеї інших сучасних концепцій та підходів до міського планування, які виникли в рамках так званого «нового урбанізму» (Dronova 2015). Зокрема, мова йде про концепцію «пішохідного міста» (Speck, 2012, 2018), «зеленого міста» (Breuste et al., 2023), «міста 15-хвилинної доступності» (Pozoukidou & Angelidou, 2022), міста транзитно-орієнтованого розвитку (Transit Oriented Development) (Calthorpe, 1993; Bertolini, 1996), а також є подальшим розвитком ідей Єна Гела та його послідовників про «міста для людей» (Gehl, 2010; Pålsson, 2017). Власне ідейні засади концепції «м'якого міста» у Девіда Сіма почали формуватися ще у часи навчання на архітектора в університеті, де одним з його викладачів був Йен Гел. Сам Девід Сім так пише про це у вступі до своєї книги: «Від Єна я дізнався про величезне значення маленьких, здавалося б, банальних аспектів середовища, простих речей, які формують нашу поведінку і впливають на наш добробут. Я також дізнався, що більшу частину потрібних мені знань про проектування можна отримати просто спостерігаючи за людьми й середовищем, дивлячись, що ефективно, а що ні. Ці прагматичні ідеали стали фундаментом моєї майбутньої освіти та професійної практики...» (Sim, 2023: 16). Із концепціями «пішохідного міста» та «міста 15-хвилинної доступності» концепцію «м'якого міста» єднає уявлення про пішохідність

містян як благо з точки зору її позитивного впливу на здоров'я містян, на їх соціалізацію та міську екологію, із концепцією «зеленого міста» – акцент на наближенні містян до природи, створенні мережі зеленої та блакитної інфраструктури та розгляд її користі для міста за допомогою поняття про «екосистемні послуги». Також на Девіда Сіма доволі сильно вплинуло життя у Скандинавії, про яке він пише: «Мешкаючи у Скандинавії серед традицій красивої повсякденної архітектури та дизайну, я усвідомив і почав цінувати скандинавську повагу до природи та людини, а також м'якший підхід до повсякденного життя» (Sim, 2023: 16).

Ключові принципи концепції «м'якого міста», що спрямовані на створення «придатної для життя» (тобто – якісної, комфортної, безпечної, привабливої) міської забудови, такі:

1. Різноманітність функцій. Багатофункціональні міські простори зменшують залежність містян від приватного та громадського транспорту та спонукають до соціальних контактів різних груп – вікових, професійних, майнових, культурних, расових тощо. Пропонується оцінювати різні типи забудови за коефіцієнтом просторового різноманіття, який залежить від кількості зовнішніх та внутрішніх різноманітних просторів. Важливо те, що кожен різновид простору збільшує варіативність потенційного використання

2. Різноманітність форм. Відхід від типових проектів, варіативність дизайну та планування забудови збільшує робить міське середовище більш цікавим, а отже – привабливим, стимулює мешканців до перебування в ньому та реалізації широкого спектра соціальних практик, зокрема і комунікативних, до пересування пішки, а не з використанням автомобіля, тощо.

3. Морфологічна та функціональна гнучкість. Відкриті та закриті міські простори, що не здатні хоча б частково змінювати свою функцію та зовнішній вигляд, характеризуються нерівномірним використанням протягом доби (наприклад, монофункціональні офісні райони пустують вночі, а житлові масиви – посеред робочого дня), а у випадку зміни суспільного запиту стають непридатними для використання і потребують значних капіталовкладень для своєї регенерації.

4. Людський масштаб окремих споруд та планувальних одиниць. Врахування людського масштабу означає планування на рівні очей, залучення сенсорних подразників і використання розмірів, співмірних із масштабом самої людини. На практиці це означає надання переваги меншим та нижчим будівлям (оптимальною висотою до 5 поверхів), меншим за площею публічним просторам (оптимальним радіусом до 60 м у випадку площ), а також зосередження ключових візуальних подразників (деталей дизайну фасадів будівель і споруд) на висоті зручного візуального огляду (до 3 м від рівня горизонтальної поверхні пересування людей).

5. Формування місцевих спільнот та ідентичностей. Це принцип реалізується через

чіткість розмежування спільного та приватного просторів та формування чіткої мережі-ієрархії окремих вернакулярних районів міста, що забезпечує кращий контроль містян над навколишнім простором та створює відчуття приналежності до свого району.

6. Зближення людини і природи. Важливо давати мешканцям міст можливість контактувати з природним середовищем, як в місті, так і за ним.

7. Стійкість міста до змін клімату. В умовах глобальних змін клімату важливо надавати містам стійкості до екстремальних погодних явищ.

8. Заохочення містян до комунікації. Мета – формування згуртованої міської громади, а також громад на рівні окремих міських територій (кварталів, районів, тощо), запобігання сегрегації окремих соціальних груп містян.

9. Заохочення містян до фізичної активності. Успішне здорове місто – це передусім успішні, фізично та ментально здорові мешканці, а фізична активність, найпростішою формою якої є піше пересування містом, є запорукою фізичного та ментального здоров'я.

Легко помітити, що ці принципи повторюють та розвивають принципи нового урбанізму, до яких належать пішохідна доступність, зв'язність, багатофункціональність та різноманітність, якість архітектури та міського планування, традиційна центр-периферійна структура планування, висока щільність, екологічний транспорт, сталий (збалансований) розвиток та якість життя (Dronova, 2015).

Перейдемо до характеристики інструментів концепції «м'якого міста». Основним і комплексним (тобто таким, що вирішує багато проблем одразу) інструментом концепції «м'якого міста» є квартальна забудова невеликої поверховості та з невеликими розмірами кварталів. Перевагами квартальної забудови є:

а. Висока (проте не надмірна) щільність населення – більша ефективність використання міської території та створення умов для частих соціальних контактів містян. Невеликий розмір кварталів сприяє пішохідності, створюючи велику кількість кутів на перетині вулиць та провулків, що формують вузлові осередки суспільної активності.

б. Чітке розмежування публічного простору вулиці з зовнішньої сторони кварталу та (напів) публічного або ж приватного простору всередині кварталу – безпека та приватність мешканців кварталу, сприятливі умови для соціальних контактів між ними, формування спільної ідентичності та громадської згуртованості. Можливі різні варіанти внутрішнього поділу та функціонування дворівних просторів всередині кварталу: розділення двору на дві частини – зовнішня (для гостей та мешканців) та внутрішня (лише для мешканців); розшарування простору на приватний, приватний спільного використання та спільний; двори відкриті для сторонніх, але водночас атмосфера приватності обмежує їхню активність.

с. Відносна ізоляція простору всередині кварталу від зовнішнього простору міста створює умови для кращого мікроклімату дворів (і можливості подальшого штучного регулювання мікроклімату) та акустичну ізоляцію дворового простору від публічного простору, що має наслідком більший комфорт мешканців;

д. Багатофункціональність – вихід абсолютної більшості будівель кварталу до публічного простору вулиці разом із високою часткою площі перших поверхів (що стає можливим за умови невеликих розмірів кварталів та невеликої поверховості забудови) стимулює активне освоєння перших поверхів закладами сфери послуг (передусім комерційними – торгівля, банківсько-фінансова сфера, ресторанне господарство), що має низку позитивних ефектів: (1) забезпечення місцевого населення цими видами послуг; (2) забезпечення місцевого населення робочими місцями; (3) створення більш жвавого вуличного середовища, що сприяє як поліпшенню безпеки, так і соціалізації містян.

е. Відносно проста конструкція будівництва, що дозволяє варіативність зовнішню (між кварталами) та внутрішню (окремих будівель всередині одного кварталу), а також робить можливим формування житлових кооперативів та участь майбутніх власників житла у розробці внутрішнього планування будинків ще на стадії розробки проекту. Використання брандмауерів у будинках квартальної забудови дозволяє забезпечити кращу шумоізоляцію приміщень, внутрішнього двору. Такі будівлі потребують менших затрат для їхнього оздоблення та утримання в майбутньому. Окрім цього райони, забудовані будівлями з глухими стінами, легше відновлювати у випадку війни або інших стихійних чи техногенних катастроф. Брандмауери дозволяють стикувати будівлі різні за стилем та часом будівництва, створюючи різноманітність.

Наступна група інструментів – це особливості дизайну окремих будівель та помешкань. Частина з них безпосередньо націлена на заохочення людей частіше виходити на вулицю. Мешканцю багатоповерхівки значно важче вийти на вулицю, ніж мешканцю приватного будинку. Тому важливо створити можливість спонтанного виходу з квартири на вулицю. Серед прийомів, які можна для цього вжити: наскрізний прохід (що поєднує вуличний та дворовий простори і дозволяє невимушене пересування між ними), двосторонній вхід в будівлю (що створює можливість швидко потрапити як до вуличного, так і до дворового простору), та низька поверховість (чим менша кількість поверхів – тим простіше подолати фізичний і психологічний бар'єр між помешканням та відкритим простором поза будинком).

Інструментом, що дозволяє досягти багатофункціональності будівель та зробити міський простір більш різноманітним (і відповідно – більш цікавим, привабливим для пішохода), є вертикальне нашарування функцій та морфології будівель (замість традиційного для епохи модернізму «штабелювання» поверхів з однаковими функціями та дизайном

фасаду). Наприклад, перший поверх може мати вищу висоту і призначатись для комерційного використання, другий поверх – терасу на даху одноповерхової прибудови, останній поверх являти собою пентхаус, а на даху може розташуватися кафе або просто простір для дозвілля мешканців. Таке різноманіття забезпечує будівлі гнучкість та стійкість до змін функцій.

Наступним інструментом є створення проміжних буферних просторів між приватним простором будинку та публічним простором вулиці – це можуть бути тераса, веранда, навіса, аркада, крита галерея, тощо. Такі архітектурні елементи, по-перше, створюють більш м'який перехід між публічним та приватними просторами і роблять міський простір більш комфортним; по-друге, вони адаптують місто до складних погодних умов, створюючи прилисток для містян у сильний вітер, дощ або спеку; по-третє, вони вносять додаткову морфологічну різноманітність у міський простір.

Природне освітлення та вентиляція – важливі фактори якості життя населення – окрім поверховості та взаємного розташування будівель головним чином залежать від конструкції вікон та дверей. Девід Сім наводить приклади Барселони та Единбурга, де поширена багатшаровість у оформленні вікон та дверей. Щодо перших, то використовується безпосередньо віконна рама та жалюзі, ролети чи ставні. Такий набір дозволяє створити чотири сценарії освітлення та вентиляції. Двері ж розташовують одна за одною, утворюючи тамбур, а отже їхнє використання можливе як мінімум у чотирьох комбінаціях за умови відсутності інших елементів, наприклад фіранок.

Низка інструментів покликані зробити міський простір привабливим для прогулянок та загалом широкого різноманіття активностей: різні види мощення, озеленення, розвиток пішохідної інфраструктури, вертикальне візуальне членування фасадів будівель, безбар'єрність (зокрема безперервні тротуари, припідняті переходи, тощо), використання різноманітних вуличних меблів.

Ще одна група інструментів стосується безпосередньо інфраструктури для міської мобільності. Для оптимізації транспортної системи та підвищення мобільності містян можна використовувати одну зупинку для декількох видів транспорту або ж використовувати тротуар як зупиночну платформу. Це підвищує спонтанність прогулянок, робить мережу громадського транспорту більш зрозумілою та стійкою. Забезпечення міської мобільності має керуватися принципами системності та цілісності, при цьому діючи від найнижчого рівня до найвищого, тобто складаючи великі маршрути з менших. Задля створення пішохідної доступності у масштабі району є використання широких безперервних тротуарів, розширення бордюрів, зокрема на розі, а також використання роздільних смуг й інших елементів, що спрощують перехід вулиць. Необхідно приділяти увагу і розвитку велосипедної інфраструктури. Загалом же пріоритетом має бути пішохідний рух, тоді як приватний автотранспорт – на останньому місці.

Стійкість міста перед кліматичними та екологічними викликами пропонується забезпечувати за допомогою використання великої кількості рослинності (зменшення ефекту теплового острова, зменшення сили поривів вітру, природний бар'єр від шумового забруднення, природний фільтр повітря), регенерації прибережних зон водойм та малих річок, формування «блакитної мережі» міста, а також зменшення викидів вуглецю та формування максимального біорізноманіття. За допомогою якісного транспортного сполучення між густонаселеними районами та передмістям, а також із зеленими та блакитними відкритими просторами в самому місті, можна спростити доступ містян до природних об'єктів.

Прикладами впровадження ідей концепції «м'якого міста» за допомогою окремих або більшості названих інструментів, відповідно до книги самого Д. Сіма, є квартал Доннібрук, Лондон, Англія (Sim, 2023: 25), проект Найтінгейл-1, Мельбурн, Австралія (Sim, 2023: 42-43, 49), район Vo01 у Мальме, Швеція (Sim, 2023: 181, 183, 185-186), тощо. Також частина положень концепції «м'якого міста» спонтанно і невимушено реалізовані у випадках традиційної міської забудови епох Середньовіччя та Нового Часу.

Можливість реалізації ідей концепції «м'якого міста» в Україні

В Україні концепцію м'якого міста можна застосовувати як для планування нових міських районів «з нуля», так і для реконструкції та реновації різних типів існуючої забудови.

У випадку забудови нових міських територій формально ніщо не заважає будувати нові міські райони відповідно до засад концепції «м'якого міста». Винятками є лише окремі положення чинних нормативно-правових актів, які можливо змінити в майбутньому за наявності альтернативних технічних рішень (що доведено світовою практикою) та політичної волі. Наприклад, концепція «м'якого міста» рекомендує суміщати зупинки різних видів громадського електротранспорту, тоді як «Правила розміщення та обладнання зупинок міського електро- та автомобільного транспорту» забороняють суміщення зупинок трамваю та тролейбуса, а у ряді випадків – навіть тролейбуса та автобуса (Verkhovna Rada of Ukraine, 1995; Minrehionbud, 2007). На практиці ж нові міські райони в містах України рідко відповідають критеріям «міста, придатного для життя», головню через невблаганну дію закону максимізації ренти. Наслідком стає нехтування забудовниками розвитком соціальної інфраструктури та зростання поверховості забудови. Крім того, у багатьох випадках нова забудова здійснюється ще за старими модерністськими канонами, і результатом стають ті самі мікрорайони, але вже з вищою поверховістю, більш високою щільністю населення та недорозвинутою соціальною інфраструктурою. Проте, все частіше можна побачити врахування окремих елементів концепції забудовниками – як через зміну маркетингової

стратегії на реалізацію більш якісного продукту за вищу ціну, так і у відповідь на поступову зміну запитів покупців житлової та офісної нерухомості. Відіграє свою роль і популяризація ідей «нового урбанізму» науковцями, фахівцями-практиками та громадськими активістами, усвідомлення частиною гравців на ринку нової нерухомості необхідності відходу від максимізації прибутку та переорієнтації на формування людиноцентричного, інклюзивного та стійкого до соціальних і екологічних викликів міського середовища. Незважаючи на певну критику, практики нового урбанізму і розумного зростання набувають дедалі більшої популярності у розвинутих країнах Заходу і підтримуються різними державними програмами (Dronova, 2015).

Стосовно можливостей застосування концепцію «м'якого міста» до реконструкції та реновації різних типів існуючої забудови, розглянемо три характерні приклади: історичні центри великих міст, райони масової житлової забудови епохи соціалізму, а також райони садибної забудови всередині міста, які часто інтерпретуються як «внутрішня міська субурбія».

Історичні центри міст

Історичні центри великих міст страждають від великої щільності комерційних функцій, зосередження великої кількості робочих місць, агресивної комерціалізації та вертикалізації, випадкового або навмисного знищення історичної спадщини, а також екологічних проблем, таких як висока кількість викидів, формування «островів тепла» та обмежена кількість вільної землі без забудови та покриття (Carrión, 2005; Elnokaly et al., 2009). У цьому контексті концепція м'якого міста можна запропонувати створення гнучкої, щільної та різноманітної квартальної забудови з поєднанням різних функцій із пішохідною доступністю, а також збільшення частки деревних насаджень за допомогою сучасних технологій культивування дерев у місті, наприклад – з використанням спеціального плантатора (Sim, 2023, 193).

Приклад: Поділ – один з найдавніших історичних районів Києва, розташований на правобережній низині між гирлом річки Почайни і схилами Старокиївської гори, Замкової гори та гір Хоревіця й Щекавиця. До пожежі 1811 року Поділ був найбільш заселеним районом міста. На сьогодні Поділ представляє собою нашаруванням забудови різних історичних епох та концентрує трохи менше 70% об'єктів культурної спадщини Києва (Provotar & Yerkieieva, 2023).

Значною перевагою Подолу на фоні більшої частини Києва є часткове збереження «людського масштабу» планувальної сітки вулиць та власне забудови. Однак, хоч на Подолі і наявний квартальний тип забудови, проте розмір кварталів майже вдвічі більший за типові квартали у європейських містах (Агенти змін, 2018). Великий розмір кварталів призводить до того, що всередині них починає з'являтися додаткова забудова – громадські та офісні будівлі, огорожені парканом, що спричиняє закритість та недоступність території. Також проблемами кварталів Подолу, які необхідно

вирішувати, є змішування приватних та публічних просторів, низька якість дворів та наявність припаркованих автомобілів всередині кварталів. Особливістю Подолу також є те, що значна кількість забудови – це пам'ятки архітектури (Provotar & Yerkieieva, 2023), через що кардинально змінити квартали неможливо (Агенти змін, 2018). Щоб забезпечити чіткість розділення між приватним простором мешканців кварталу та простором загального користування у відповідності до концепції «м'якого міста», можна шляхом ущільнення забудови створити замкнені контури внутрішніх дворів, отримавши водночас додаткові площі публічного простору. Декілька стандартних реалізацій такого підходу щодо квартальної забудови Подолу було свого часу запропоновано ГО «Агенти Змін» (Агенти змін, 2018).

На більшій частині території Подолу будівлі мають неактивні та непривабливі фасади. По периметру Подолу також немає жодних активностей та «магнітів» для містян. Через це більшість маршрутів людей сконцентровані у центральній частині району. Низка архітектурних пам'яток на території Подолу, які могли би слугувати осередками громадської активності, знаходяться у занедбаному стані (Provotar & Yerkieieva, 2023). Необхідним завданням є збільшення привабливості другорядних та периферійних вулиць Подолу, зокрема активніша перших поверхів, в особливості на кутах будівель на перехрестях вулиць, оскільки кути – це точки для орієнтування і популярні локації для зустрічей, а потенційні крамнички/кав'ярні отримують помітне розташування та зможуть залучати клієнтів з різних напрямків (Sim, 2023: 104).

Публічні простори на території Подолу розташовані переважно у його південній та південно-східній частинах. Задля залучення більшої кількості людей до прогулянок районом необхідно створювати більше публічних просторів, особливо у північній та північно-західній частинах. На Подолі наявні дві вкрай популярні серед киян та гостей міста площі: Поштова та Контрактова, які потребують уваги першочергово. Поштова площа має величезний потенціал завдяки розвитку та створенню повноцінного музею залишків середньовічного прибережного дерев'яного кварталу. У концепції «м'якого міста» також важливим елементом є чітке розділення пішохідної та проїжджої зони. У цьому випадку на Контрактовій площі, яка є вкрай популярною, необхідно всю перекриту частину дороги по вулиці Петра Сагайдачного та по всій території Контрактової площі, де раніше їздили автомобілі, зробити однорідною з колишнім тротуаром, прибрати всі дорожні знаки, тощо. Потенційно у майбутньому це покращить емоційний досвід від користування площею, залучить до неї більше людей, а розташованим поруч ресторанам дасть можливість створення більш комфортних літніх терас.

Нагальним є покращення пішохідної доступності по вулицях Нижній-Верхній Вали, які умовно розділяють Поділ на дві частини:

старий та плоский Поділ. На сьогодні пішохідна доступність по цих вулицях низька через наявність бар'єру, запаркованої смуги та великої відстані між пішохідними переходами. Пропозицією є: прибрати повністю бар'єр який відділяє сквер від проїжджої частини, дозволити людям переходити дорогу вздовж всієї вулиці, безпеку цього можна забезпечити розділювальною смугою, збільшити площу тротуару та реорганізувати рух транспорту і місця паркування.

Оскільки площі озеленення станом на 2018 рік були в 1,5 рази менші ніж необхідно (Агенти змін, 2018), важливим є їх збільшення, особливо дерев для створення затінку, що залучить людей до прогулянки у жарку погоду та зменшить негативний вплив автомобільних викидів. Концепція «м'якого міста» наголошує і показує наскільки важливим є забезпечення доступу людей до річки, якщо така є в місті. Тож величезним потенціалом для Подолу є перетворення великої площі браунфілдів на набережну задля забезпечення рекреації людей, створення так званого «кола Подолу», щоб відновити мережу зв'язків між квартальною забудовою Подолу та горами з набережною (Агенти змін, 2018).

У плануванні будівель доцільно використовувати метод нашарування замість штабелювання. За допомогою методу нашарування можна забезпечити різноманітності видів діяльності та поведінки мешканців та зробити будівлі стійкими до викликів майбутнього. Цей метод передбачає накладання різних типів житла в одній будівлі, які виконують різні функції та створення максимальних відмінностей між приміщеннями. Натомість метод штабелювання передбачає розміщення типів житла з однаковими функціями один над одним (Sim, 2023: 46-48).

Важливим під час планування квартального типу забудови із малою поверховістю є максимальне використання потенціалу верхнього поверху та даху, які теж мають свої особливі характеристики та переваги. Перевагами верхнього поверху є можливість створення відкритого простору на даху та залучення як більшої кількості денного світла так і використання природної вентиляції. Також на таких поверхах є більша можливість створення пентхаусів, у порівнянні з окремими висотками. Завдяки використанню особливостей та переваг верхнього поверху й даху можна підвищити продуктивність та вартість самої будівлі, оскільки верхній поверх сприймається як більш привабливий. Використання аеродинамічних дахів разом із забудовою меншої висотності може допомогти уникнути турбулентності та відвернути сильні вітри, завдяки чому створюється кращий мікроклімат. За допомогою аеродинамічних дахів також може допомогти у забезпеченні внутрішнього дворику більшою кількістю сонячного світла протягом дня, не створюючи великих тіней. Таким чином, не маючи можливість змінити місцевий клімат чи погодні умови, можна суттєво пом'якшити їх небажані наслідки (Sim, 2023: 64, 226-227).

Масова житлова забудова епохи соціалізму

Відчутним викликом міського розвитку в Україні є масова житлова забудова епохи соціалізму

через її поганий технічний та безпековий стан, низьку енергоефективність та негативний імідж, а також особливості планувальної структури, коли будівництво мікрорайонів стерло межі між (1) публічним простором вулиць та напівприватним простором дворів, а також (2) між просторами окремих дворів, що не враховує психологію людської територіальності та приватності (Dekker & van Kempen 2004; Gnatiuk et al. 2023). Для таких районів концепція м'якого міста пропонує створення більш чіткого поділу між публічними та приватними просторами, а також між напівпублічними просторами окремих прибудинкових (дворових) територій шляхом створення зелених огорож, клумб, квітників, а також дозованого використання малих архітектурних форм та ущільнення існуючої багатоповерхової житлової та комерційної забудови з метою максимального наближення мікрорайонної забудови з вільним розташуванням споруд до класичних кварталів, де функції зовнішньої та внутрішньої сторони забудови чітко розмежовані. Водночас, межі між приватними та публічними просторами повинні бути м'якими, із формуванням перехідних зон, чого можна досягти за допомогою розвитку комерції на перших поверхах багатоквартирних будинків, використання паркетів, озеленених галерей, терас, різноманітних вуличних меблів, тощо. У деяких випадках можна запропонувати також урізноманітнення функцій шляхом вертикального зонування, активізацію використання дахів, а також вертикальне озеленення фасадів будинків.

Приклад: Троєщина – найбільшого житлового масиву Києва. Однією з головних проблем Троєщини, яка є наслідком планування у часи СРСР, є мікрорайонний тип забудови. Ідеєю та принципом мікрорайонів Троєщини, що було притаманно для модерністського міського планування, було використання геометричних форм, забезпечення гарного вигляду мікрорайонів з висоти пташиного польоту та на папері під час планування, а не врахування людського масштабу під час проектування. Також цьому типу забудови у районі притаманна відсутність чітких меж дворових просторів, які б відділяли приватний простір їх мешканців.

Кардинально змінити ситуацію неможливо, оскільки різні сторони одних і тих самих будинків неминуче виходитимуть у різні дворові простори. Але можна подекуди дещо ущільнити забудову, щоб відокремити дворові простори між собою та створити бар'єри між ними шляхом висадки дерев та чагарників, або ж зробити символічні дерев'яні огорожі, доповнені іншими елементами ландшафтного дизайну, що забезпечить мешканцям відчуття ідентичності та комфорту під час перебування у дворовому просторі та візуально зробить масштаб двору більш «людським». Також можна розробити схему транзитних проходів всередині мікрорайонів з посиленою рекреаційною та комерційною функціями – часткова заміна вулиць

між кварталами, за прикладом Вигурівського бульвару. Задля забезпечення комфорту життя мешканців та надання вибору у їх пересуванні необхідно відновити або створити, за можливості, двосторонні виходи з під'їздів житлових будинків.

На сьогодні офісні центри Києва сконцентровані переважно в його історичному центрі, що спричиняє великі міграційні потоки людей всередині міста саме до його центру, особливо з Троєщини (Drapikovskiy & Ivanova, 2009). Також офісні центри з'являються в межах ревіталізованих промислових зон столиці, які на Троєщині також майже відсутні (Вукоча & Shchabelska, 2022). Майже повна відсутність центрів тяжіння робочої сили всередині району спричиняє те, що величезні потоки людей зранку їдуть на роботу за межі Троєщини, а ввечері повертаються назад. Через цю маятникову міграцію, спричинену відсутністю робочих місць у районі, та незадовільний стан і мережа громадського транспорту – місцеві мешканці стикаються з постійними заторами та витрачають левову частку свого часу на день тільки на дорогу з дому до роботи та навпаки.

У цьому контексті концепція м'якого міста наголошує на тому, що містянин, задля свого комфортного життя не повинен витрачати стільки часу на це. Тому має сенс створювати на Троєщині місцеві осередки бізнес-активності, розвивати мережу коворкінгів та офісних центрів з привабливими умовами для підприємців та робітників. Разом із цим необхідно розвивати мережу громадського транспорту, щоб люди надавали перевагу йому, а не автомобілю, як методу пересування.

Комплексно потрібно боротися із сполученням між лівим та правим берегами столиці, оскільки місто відчуває критичну нестачу мостів. Часткове або повне виведення з ладу одного з них може спричинити транспортний колапс, внаслідок якого час який люди витрачатимуть на дорогу додому, може займати більше як півтори години, що можна побачити на прикладі наслідків проведення планових ремонтних робіт або частих ДТП на Північному мосту, через що утворюються величезні затори. Нещодавнє відкриття Подільського мостового переходу може частково вирішити цю проблему, проте разом із цим необхідний подальший розвиток системи громадського транспорту, збільшення кількості рухомого складу та налагодження інтервалів руху, оскільки навіть у години найбільшого попиту на нього, зранку та ввечері, весь транспорт є переповненим, що робить вкрай негативний досвід від його використання та спонукає людей використовувати власну автівку або користуватися послугами таксі.

Поряд з цим великою проблемою Троєщини є майже повна відсутність якісної інфраструктури для пішоходів та велосипедистів і низький рівень безбар'єрності середовища. Концепція м'якого міста наголошує на важливості стимулювання пішохідного руху для всіх груп населення та використання велосипедів як одного з ключових методів пересування містом. Важливим у цьому контексті задля стимулювання пішохідного руху у районі необхідним є збільшення кількості та

якості озеленення шляхом помірною ущільнення існуючих насаджень; приділяти увагу до видового складу та різноманіття дерев та кущів, створювати міські луки, розвивати вертикального озеленення на фасадах та проводити подальшу реконструкцію та реновацію місцевих парків та скверів. Одним з можливих способів вирішення проблеми є створення штучних заглиблень посеред мікрорайонів, які б наповнювалися водою під час злив та приймали талі води з околиць. Такі зони можна поєднувати з міськими луками, або з рекреаційно-відпочинковими функціям в сухий сезон. Задля покращення досвіду від пішохідних прогулянок та забезпечення безбар'єрного середовища можливим є створення так званих безперервних тротуарів, понижень на пішохідних ділянках тощо.

Необхідним також є стимулювання до комерціалізації перших поверхів, якщо це можливо, задля боротьби з так званими «продовольчими осередками».

Садибна забудова

Типовими проблемами міських районів садибної забудови є: (1) нерозвинена інфраструктура для велосипедного руху та відсутність або поганий технічний стан, незручність та небезпечність для користування інфраструктури для пішохідного руху (тротуарів, хідників, тощо), що зумовлює високий рівень залежності від приватного автомобільного транспорту; (2) відсутність власної соціальної інфраструктури та центрів комерційного обслуговування, внаслідок чого страждає як якість життя мешканців, так і потенціал до формування місцевої ідентичності та громадської згуртованості, (3) низька якість публічних просторів, зокрема їх озеленення, а також пристосованості до потреб маломобільних користувачів та людей з інвалідністю. Відповідно, до концепції м'якого міста, необхідно забезпечити пішоходів якісним, безперервним та широким тротуаром, створити умови для розвитку велосипедного руху, забезпечити безбар'єрність принаймні основних маршрутів пересування пішоходів всередині району, покращити кількісні та якісні показники вуличного озеленення, а також створити локальні громадські центри з закладами соціального спрямування (освіта, медицина, культура) та комерційною інфраструктурою сфери послуг, поруч яких доцільно створити зелені рекреаційні відкриті публічні простори у вигляді скверу або громадського саду.

Приклад: село Осокорки, яке вперше згадується у 1538 році, з 1989 року входить до адміністративних меж Києва. У 1985 році розроблено проект багатоповерхового житлового масиву Осокорки, а його будівництво розпочалося у 1993 році. Будівництво масиву здійснюється на схід від селища на віддалі від Дніпра, через що не вимагає знесення садибної забудови (Shygochun & Mykhailyk, 2022). Умовно район Осокорки можна поділити на дві частини: частина із багатоповерховою забудовою на півночі та північному сході та частина із садибною забудовою, яка займає більшу частину району – на ній ми і зосередимо увагу.

На сьогодні більшість вулиць у частині садибної забудови у поганому стані, а інша частина взагалі немає асфальтованого покриття. Також відсутній тротуар для комфортного та безпечного пересування вздовж вулиці Центральна. Першочергово згідно концепції «м'якого міста» необхідно забезпечити пішоходів якісним, безперервним та широким тротуаром із озелененням вздовж вулиці Центральна, як головної і найпопулярнішої. Прикладом для наслідування може бути схоже за схемою планування і типом забудови село Драгбор у Данії.

Проблемою мешканців цієї частини району є висока автомобілезалежність через низьку забезпеченість громадським транспортом. По частині садибної забудови є лише по два маршрути автобусів і маршруток, номери: 35 та 74 і 425 та 426 відповідно, які мають великий інтервал і не розгалужену сітку руху, що робить людей вимушеними користуватися автомобілем. Першочерговим завданням є зменшення інтервалу в русі громадського транспорту та створення більш розгалуженої його системи, що потенційно зменшить потребу у використанні автомобіля через легкий доступ громадським транспортом до станції метро Славутич.

Також зменшити автомобілезалежність садибної частини району можна за допомогою популяризації та розвитку велосипедного руху. Ідеєю зменшення автомобілезалежності за рахунок велосипедів є створення інфраструктури для того, щоб люди могли, використовуючи велосипед, безпечно доїхати до станції метро Славутич, залишити його там і далі за допомогою метро доїхати до кінцевого місця призначення. Задля цього необхідно забезпечити користувачів велосипеда інфраструктурою для безпечної їзди перш за все вздовж головної артерії району садибної забудови – вулиці Центральна, та створити за прикладом Копенгагена місця для велопарковки біля входу в станцію метро Славутич, яка зі сторони садибної забудови має значну площу неосвоєної території низької якості, яку переважно займають ятки стихійного ринку та стоянка для автомобілів.

Недоліком садибної частини району Осокорки також є відсутність публічних просторів та нереалізований потенціал набережної. Наявні виходи до річки на сьогодні ніяк не облаштовані для комфортного проведення часу. Враховуючи доволі

вузьку прибережну смугу, можна запропонувати організацію точкових виходів до річки за прикладом Вестра Хамнен у Мальме, Швеція, щоб забезпечити людей рекреаційними зонами та стимулювати проведення часу поза будинком. На півночі району за допомогою мостового переходу можна реалізувати досвід «купання в річці» у Берні.

Висновки

Концепція «м'якого міста» пропонує набір науково обґрунтованих, дієвих та почасти простих і не надто затратних рішень, за допомогою яких можна покращити якість міського середовища міст України в різноманітних контекстах, повністю або частково долаючи як негативні наслідки модерністського підходу до міського планування доби соціалізму, так і неоліберального міського розвитку сучасної епохи. «М'яке місто» завдяки своїй інтегрованості бере найкраще від принципів оптимальної щільності, пішохідності, людського масштабу, екологічності та сталого розвитку і створює, можливо, найбільш ефективну модель міського розвитку. Сформульовані у концепції принципи заслуговують на увагу фахівців у сфері урбаністики, міського планування, архітектури та будівництва.

Водночас, сама по собі концепція «м'якого міста», як і інші підходи в рамках течії нового урбанізму – це не панацея від усіх викликів міського розвитку в українському чи світовому масштабі. Для її системної реалізації потрібно змінювати недосконале законодавство у сфері міського планування, посилювати інституції захисту громадських інтересів, зокрема механізми державного та громадського регулювання міських економічних процесів та міської забудови, налагоджувати дієві механізми громадської участі. Також потрібно популяризувати та роз'яснювати серед усіх стейкхолдерів міського розвитку цінності нової соціально-орієнтованої філософії міського планування, її довгострокові вигоди для міської громади, включно із самими економічними агентами – забудовниками, власниками та користувачами земельних ділянок у місті, які приймають рішення щодо траєкторій їх подальшого розвитку. Приклади впровадження підходів нового урбанізму у містобудівні практики країн Європи та Північної Америки свідчать, що перехід до нової парадигми цінностей у міському плануванні є можливим.

Список використаних джерел / References:

- Ahenty Zmin (2018). The Circle of Podil. [in Ukrainian]. [Агенти змін (2018). Коло Подолу]. URL: <http://a3.kyiv.ua/projects/kolo-podolu/>.
- Al-Hamarneh, A., Margraff, J., Dronova, O. (2012). Urban development in neoliberal conditions – general provisions. *Ukrainian Geographical Journal*, 4, 42-49. [in Russian]. [Аль-Хамарнех, А., Марграфф, Й., Дронова, Е. (2012). Города в условиях неоліберального развития общества: общие положения. *Український географічний журнал*, 4, 42-49.].
- Bertolini, L. (1996). Nodes and places: Complexities of railway station redevelopment. *European Planning Studies*, 4(3), 331-345. DOI: 10.1080/09654319608720349.
- Birch, K., & Mykhnenko, V. (Eds.), (2010). *The Rise and Fall of Neoliberalism: The Collapse of an Economic Order?* London: Zed.
- Breuste J. H., Artmann M., Ioj, C. I., & Qureshi, S. (2023). *Making Green Cities: Concepts, Challenges and Practice*. Springer, 2nd edition.

- Bykova, M. D., & Shchabelska, V. H. (2022). Spatial organisation of Kyiv's office buildings. *Odesa National University Herald. Geography and Geology*, 26(39), 94-107. [in Ukrainian]. [Бикова, М. Д., & Щабельська, В. Г. (2022). Просторова організація офісної забудови Києва. *Вісник Одеського національного університету. Географічні та геологічні науки*, 26(39), 94-107.]. DOI: [https://doi.org/10.18524/2303-9914.2021.2\(39\).246197](https://doi.org/10.18524/2303-9914.2021.2(39).246197).
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.
- Carrión, F. M. (2005). The historical centre as an object of desire. *City & Time*, 1(1). URL: https://www.flacso.edu.ec/portal/modules/umPublicacion/pndata/files/docs/art_fc_centre.pdf.
- Cybriwsky, R. A. (2014). *Kyiv, Ukraine. The City of Domes and Demons from the Collapse of Socialism to the Mass Uprising of 2013-2014*. Amsterdam: Amsterdam University Press.
- Dekker, K., & van Kempen, R. (2004). Large housing estates in Europe: Current situation and developments. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95(5), 570-577.
- Drapikovskiy, O. I., & Ivanova I. B. (eds.). (2009). *Crisis 2008 – 20?? Trends in the Real Estate Market of Ukraine. Realities and Forecasts*. Kyiv: Art Economy. [in Ukrainian]. [Драпиковський О. І., Іванова І. Б. (ред.). (2009). Криза 2008 – 20?? Тенденції ринку нерухомості України. Реалії та прогнози. Монографія. Київ: «Арт Економі».]
- Dronova, O. (2015). New urbanism: In search of the way out of urban collapse. *Ukrainian Geographical Journal*, 3, 33-41. [in Ukrainian]. [Дронова, О. (2015). Новий урбанізм: у пошуках виходу з урбаністичного колапсу. *Український географічний журнал*, 3, 33-41.]. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2015.03.033>.
- Dronova, O., & Maruniak, E. (2019). Changing the symbolic language of the urban landscape: Post-socialist transformation in Kyiv. In S. Brunn and R. Kehrein (Eds.), *Handbook of the Changing World Language Map* (pp. 2941-2972). Springer. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-02438-3_117.
- Elnokaly, A. M., Elseragy, A. B., & Al Saadani S. A. (2009). Sustaining historical city centres through urban regeneration. In *International IAPSE-CSBE & Housing Network Conference Proceedings. Istanbul, 2009*. URL: https://www.researchgate.net/publication/306203961_Sustaining_historical_city_centres_through_urban_regeneration
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, D.C.: Island Press.
- Gnatiuk, O., Kononenko, O., & Slavnova, H. (2023). Perception of the (post-)socialist mass housing in Kyiv by the student youth. *Geographia Polonica*, 96(2), 199-220. DOI: <https://doi.org/10.7163/GPol.0253>.
- Gold, J. R. (2024). Athens Charter (CIAM), 1933. In A. M. Orum (Ed.), *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*. DOI: <https://doi.org/10.1002/9781118568446.eurs0013>.
- Harvey, D. (2001). *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. New York.
- Hess, D. B. (2018). Transport in mikrorayons: Accessibility and proximity to centrally planned residential districts during the socialist era, 1957-1989. *Journal of Planning History*, 17(3), 184-204. DOI: <https://doi.org/10.1177/1538513217707082>.
- Knox, P. L., & Pain, K. (2010). Globalization, neoliberalism and international homogeneity in architecture and urban development. *Informationen zur Raumentwicklung*, 5/6, 417-428.
- Mezentseva, N., & Mezentsev, K. (2017). Introduction: Changes of the urban space in the capital. In K. Mezentsev, Ya. Oliinyk, N. Mezentseva (Eds.), *Urban Ukraine: In Epicenter of Spatial Changes*, (pp. 181-184). Kyiv: Fenix. [in Ukrainian]. [Мезенцева, Н., Мезенцев, К. (2017). Вступ: зміни міського простору столиці. У К. Мезенцев, Я. Олійник, Н. Мезенцева (ред.), *Урбаністична Україна: В епіцентрі просторових змін* (с. 181-184). Київ: Фенікс.]
- Minrehionbud. (2007). DBN V.2.3-18:2007 “Tram and trolleybus lines. General design requirements”. [in Ukrainian]. [Мінрегіонбуд (2007). ДБН В.2.3-18:2007 «Трамвайні та троллейбусні лінії. Загальні вимоги до проектування»].
- Pålsson, K. (2017). *Public Spaces and Urbanity: How to Design Humane Cities. Construction and Design Manual*. Berlin: DOM Publishers.
- Pickles, J., & Smith A. (Eds.), (1998). *Theorising Transition: The Political Economy of Post-Communist Transformation*. London: Routledge.
- Pozoukidou G., & Angelidou M. (2022). Urban planning in the 15-minute city: Revisited under sustainable and smart city developments until 2030. *Smart Cities*, 5, 1356-1375. DOI: 10.3390/smartcities5040069.
- Provotar, N., & Yerkieieva, A. (2023). Past in the contemporary city: Challenges and prospect in conserving Kyiv's cultural heritage. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 89, 62-73. [in Ukrainian]. [Провотар, Н., Єркеєва, А. (2023). Минуле в сучасному місті: виклики та перспективи збереження культурної спадщини Києва. *Економічна та соціальна географія*, 89, 62-73.]. DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2023.89.62-73>.
- Sim, D. (2019). *The Soft City. Building Density for Everyday Life*. Washington, D.C.: Island Press.
- Sim, D. (2023). *The Soft City. Building Density for Everyday Life*. Ukrainian translation by Ya. Osetrov. Kyiv: ArtHuss. [in Ukrainian]. [Сім, Д. (2023). *М'яке місто: Щільність забудови для щоденного життя*. Переклад з англ. Я. Осетрова. Київ: ArtHuss].
- Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. New York: North Point Press.
- Speck, J. (2018). *Walkable City Rules: 101 Steps to Making Better Places*. Washington, D.C.: Island Press.
- Shyrochun, S., & Mykhailyk, O. (2022). *Unknown Peripheries of Kyiv. Southern Left Bank*. Kyiv: Sky Horse. [in Ukrainian]. [Широчин С., Михайлик О. (2022). *Невідомі периферії Києва. Південне Лівобережжя*. Київ: Скай Хорс.]
- Ušča, M. (2010). Urban activity spaces: The case of a post-Soviet neighbourhood in Riga. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 121, 583-593. DOI: <https://doi.org/10.2495/sc100491>.
- Verkhovna Rada of Ukraine. (1995). Rules for placement and equipment of city electric and road transport stops. [in Ukrainian]. [Верховна Рада України (1995). Правила розміщення та обладнання зупинок міського електро- та автомобільного транспорту.]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0160-95#Text>]