

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

На правах рукопису

УДК 911.3

**РЕВІТАЛІЗАЦІЯ ПУБЛІЧНИХ ПРОСТОРІВ МОНОФУНКЦІОНАЛЬНОГО
МІСТА: KEYС ГОРІШНІХ ПЛАВНІВ**

Галузь знань: **10 Природничі науки**

Спеціальність: **106 Географія**

Освітня програма: **«Урбаністика та міське планування»**

Кваліфікаційна робота бакалавра

студентки 4 курсу

ОР «Бакалавр»

Клименко Анни Віталіївни

Науковий керівник:

Гнатюк Олексій Михайлович,

канд. геогр. наук, асистент

Київ – 2024

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. СУЧАСНІ КОНЦЕПЦІЇ МІСЬКОГО РОЗВИТКУ	5
1.1. Поняття про інтегрований міський розвиток	5
1.2. Концепція пішохідного міста	9
1.3. Концепція «м'якого» міста	22
1.4. Концепція зеленого міста	31
РОЗДІЛ 2. ГОРІШНІ ПЛАВНІ ЯК МОНОФУНКЦІОНАЛЬНЕ МІСТО ТА ПОТРЕБА У РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ЙОГО ПРОСТОРУ	37
2.1. Монофункціональні міста: визначення та особливості розвитку	37
2.2. Особливості Горішніх Плавнів як монофункціонального міста	43
2.3. Теоретичний аспект досліджень публічних просторів та їхньої ревіталізації	55
2.4. Характеристика публічних просторів міста Горішні Плавні	58
РОЗДІЛ 3. ЗАСТОСУВАННЯ СУЧАСНИХ КОНЦЕПЦІЙ МІСЬКОГО РОЗВИТКУ ПРИ ПЕРЕТВОРЕННІ ПУБЛІЧНИХ ПРОСТОРІВ ГОРІШНІХ ПЛАВНІВ	62
3.1. Оцінка планувальної та стратегічної документації Горішніх Плавнів у контексті сучасних концепцій міського розвитку	62
3.2. Оцінка інституційної бази Горішніх Плавнів у контексті сучасних концепцій міського розвитку	69
3.3. Пропозиції щодо ревіталізації публічних просторів Горішніх Плавнів відповідно до сучасних концепцій міського розвитку	70
ВИСНОВКИ	80
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	83
ДОДАТКИ	86

ВСТУП

Актуальність дослідження. Малі монофункціональні міста – феномен широко розповсюджений в Україні. Багато з них з’явилися або активно розвивалися у радянські часи з відповідними планувальними підходами. В ті часи велика увага приділялася забезпеченню населення зонами відпочинку, однак при цьому вони та інші публічні простори характеризувалися великими площами та відсутністю різноманіття функцій. Тому зараз вони є слабкою стороною багатьох міст, так як підтримка їх належного стану створює велике комунальне навантаження. Однак в традиційному розумінні публічні простори є однією з опор міського розвитку та при правильному підході до їх планування, місто може отримати соціальні та економічні вигоди. Для того, щоб зробити публічні простори монофункціональних міст у їх сильною стороною можна звертатися до сучасних концепцій міського розвитку. Серед них популярними є «м’яке», «пішохідне» та «зелене» місто, а також інтегрований розвиток який об’єднує підходи інших концепцій. Таким чином шляхом ревіталізації публічні простори можуть перетворитися з прогалин у міській тканині на території, які покращують якість життя населення та привабливість міста.

Мета роботи: дослідження мережі публічних просторів міста Горішні Плавні, аналіз і оцінка їх та планувальних документів міста, а також розробка пропозицій з ревіталізації одного з просторів з огляду на сучасні концепції міського розвитку.

Завдання, визначені для поставленої мети:

- ✓ розкрити основні положення сучасних концепцій міського розвитку
- ✓ розкрити поняття монофункціональних міст
- ✓ дослідити особливості Горішніх Плавнів як монофункціонального міста
- ✓ охарактеризувати мережу публічних просторів Горішніх Плавнів
- ✓ здійснити оцінку планувальної та стратегічної документації Горішніх Плавнів у контексті сучасних концепцій міського розвитку

- ✓ розробити власні пропозиції щодо ревіталізації публічних просторів Горішніх Плавнів відповідно до сучасних концепцій міського розвитку

Об'єктом дослідження є Горішні Плавні як одне з монофункціональних міст України заснованих у радянський період.

Предмет дослідження: публічні простори Горішніх Плавнів та зокрема центр міста.

Основними **методами дослідження** стали: соціологічне опитування, аналіз стратегічної та планувальної документації, медіаскринінг, статистичні методи, авторське спостереження та фотозйомка.

Практична значимість дослідження полягає у можливості використання розроблених пропозицій органами місцевого самоврядування Горішньоплавнівської міської територіальної громади.

Структура і обсяг роботи: робота складається з тексту загальним обсягом 100 сторінок, з яких основний текст складає 80 сторінок. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків.

РОЗДІЛ 1. СУЧАСНІ КОНЦЕПЦІЇ МІСЬКОГО РОЗВИТКУ

1.1. Поняття про інтегрований міський розвиток

Інтегрована політика міського розвитку – це процес координації просторових, галузевих та часових аспектів ключових сфер міської політики. Саме так визначене поняття інтегрованого розвитку в одному з найголовніших документів сфери міського планування – Лейпцизькій хартії «Міста Європи на шляху сталого розвитку». Вона була прийнята у 2007 році на конференції міністрів з питань міського розвитку і територіальної єдності та містить рекомендації щодо розвитку міст, беручи до уваги цілі сталого розвитку. Основними її ідейними принципами, на мою думку, можна назвати співпрацю, залученість, комплексність та ефективність. «Об'єднавши знання та фінансові ресурси, дефіцитні державні кошти можна використовувати більш ефективно», – зазначають розробники хартії [22].

Згідно змісту документа, для інтегрованого розвитку міста важливо дотримуватися таких стратегій дій:

1. Створення та забезпечення якісних міських просторів.

На перший погляд здається, що якісні публічні простори покращують лише естетичну складову міст. Проте якщо заглибитися у їх сутність, то можна виявити також їх соціальну та економічну важливість. У місті з якісними міськими просторами буде більш активна та згуртована громада, воно буде привабливим для кваліфікованих працівників та туристів. Перелічені фактори сприятимуть підвищенню якості життя в місті. Зазначається, що має застосовуватись концепція «Baukultur», що передбачає галузеву співпрацю фахівців у галузях архітектури, інженерії, міського та регіонального планування, ландшафтного дизайну та збереження культурної й архітектурної спадщини задля створення цілісного комфортного міського середовища.

2. Модернізація інфраструктурних мереж та підвищення енергоефективності.

Значну роль у забезпеченні якості життя відіграє зручний громадський транспорт. При управлінні ним варто приділяти увагу взаємодії між різними його видами, ефективності маршрутів, які мають бути розроблені відповідно до основних потоків людей; також не варто нехтувати інтересами велосипедистів та пішоходів. У житловій сфері, як у новій забудові, так і вже існуючій, слід дотримуватися принципу енергоефективності. Така оптимізація дозволить ефективно використовувати природні ресурси та зменшить витрати всіх споживачів. Крім переліченого, варто звертати увагу на систему розселення та просторовий розвиток міста для запобігання його розростанню та неефективному землекористуванню. Історія розвитку міського планування та апробація різних моделей і концепцій засвідчили, що найбільш стійким виявилось поєднання різних функцій в кожному районі.

3. Проактивна освітня та інноваційна політика.

Міста – це центри тяжіння для знань, тому цей потенціал потрібно реалізовувати через заходи у розвитку сфери освіти та культури. Зокрема, підвищення рівня освіченості населення буде сприяти формуванню більш активної громади, яка захоче брати участь в управлінні містом. Активна участь громади у міському розвитку дає можливість налагодити довірливі відносини з місцевими органами влади, а також розвинути в населення відчуття відповідальності за асоціальну поведінку та відстороненість від участі у процесах функціонування і розвитку міста [16]. За умови відкритості влади співпраця з населенням забезпечить ефективний розвиток міста.

Окрім загальноміських стратегій, Лейпцизькою хартією закріплені рекомендації для розвитку депресивних районів. Зокрема це:

- **Покращення фізичного середовища** шляхом покращення дизайну, енергоефективності та стану житлового фонду сприятиме залученню інвестицій.
- **Зміцнення місцевої економіки та місцевої політики ринку праці** за допомогою створення нових робочих місць та сприяння створення нових підприємств. Також потрібно дати можливість населенню отримати доступ на ринок праці шляхом навчання у сферах, які мають попит.

- **Проактивна політика освіти та навчання дітей та молоді.** Як і в загальноміському вимірі, варто покращувати освітню сферу, а також створювати умови для розвитку дітей та молоді.

- **Сприяння ефективному та доступному міському транспорту.** Нерідко причиною депресивності району є його погана транспортна доступність. При правильній інтеграції району у міську транспортну систему, жителі покращать мобільність, а сам район стане привабливішим для інвестицій.

Інтегрований міський розвиток – це концепція, яка концентрується на комплексному розвитку міста і врахуванні максимального числа потреб й інтересів, що була розроблена у 90-х роках минулого століття. Її метою є формування збалансованого та стійкого середовища для життя та розвитку людей, підвищення якості життя та конкурентоспроможності міста в цілому, використовуючи наявні ресурси. Концепція покликана сприяти взаємодії різних сфер міста, наприклад покращення соціальної інфраструктури буде сприяти розвитку економіки, а розвиток громадського транспорту підвищить мобільність мешканців та зменшить негативний вплив на довкілля. Природним ресурсам відводиться роль «механізмів життєзабезпечення», економічна діяльність розглядається лише як засіб для використання цих ресурсів, а діяльність людини – як постійне перетворення природних та інших ресурсів на якість життя [3, с.36]. Інтегрований розвиток також включає використання інноваційних підходів та технологій, що забезпечує дотримання цілей сталого розвитку. Визначальними для такої моделі розвитку є не кількісні, а якісні параметри [3]. Для успішної розробки та реалізації концепції інтегрованого розвитку мають бути залучені усі ланки соціальної системи міста: місцева влада, бізнес, громадські організації та мешканці.

Говорячи про інтегрований міський розвиток в Європі, не можливо не згадати окремі існуючі показові кейси.

1. **Брно** – місто у Чехії, друге за кількістю населення (близько 400 000 жителів). Тут було реалізовано проєкт з регенерації відсталого району, що розташований майже в центрі міста. Серед проблем були безробіття, низький

рівень освіти, занедбаний житловий фонд та громадські місця. Для покращення умов цього району було розроблено інтегрований план розвитку міста з концентрацією на регенерації багатоповерхівок, ревіталізації публічних просторів та проєктах у соціальній сфері. До розробки були залучені мешканці, а школярі брали участь у розробці плану покращення одного з парків [23].

2. **Пент-де-ла-Круа-Рус** – район у французькому місті **Ліон**, який стикнувся з соціальними та містобудівними проблемами. Основним його недоліком є положення на вершині пагорба, що погіршує мобільність мешканців та відлякує підприємців. Такі передумови спричинили формування тут не найкращого контингенту з проблемою безробіття, низькими доходами та рівнем життя. Погані умови також спричинили високу плинність резидентів, а зокрема молодих сімей з дітьми, які є основою активного населення. З боку мешканців ключовими цілями було запобігання джентрифікації та подолання негативного іміджу району. Власне вони та інші зацікавлені суб'єкти були залучені до розробки проєкту через Добровільні районні ради та зустрічі з владою і розробниками 5-6 разів на рік [18].

3. **Тімішоара** – місто в Румунії, яке має найбільшу кількість історичних будівель в країні. В переважній більшості ці будівлі приватизовані, що ускладнює оновлення міського середовища. Тому було вирішено розробити генплан та стратегію з використанням підходів інтегрованого розвитку. Окрім загальноміського масштабу концентрувалися на трьох районах старої забудови. Генеральний план встановив такі керівні принципи планування в масштабах міста: «доступність та мобільність», «інноваційна та підприємницька економіка», «привабливе середовище» та «партнерство громади». Для збільшення участі населення в плануванні своїх районів створені районні ради. Окрім організації діалогу між мешканцями та владою вони також займаються проведенням культурних заходів, виданням районних газет чи веденням власних сайтів тощо [24].

3.1. **Район Фабрік** є одним з кейсових. В рамках партисипації тут кожні три місяці відбуваються зустрічі з громадськістю. Питання, які розглядаються на

цих зустрічах, включають стан будівель, вулиць, громадських місць та інфраструктури, а також соціальні та сусідські конфлікти та питання безпеки. Мікрорайонна рада збирає пропозиції щодо покращення та направляє їх у формі письмових звернень до відповідних органів місцевого самоврядування. Також відбувається співпраця зі школами для формування розуміння важливості процесу участі у міському розвитку серед молодшого покоління. Загалом за весь час в районі було покращено транспортну інфраструктуру, реконструйовано 4 публічних простори. Окрім цього, серед досягнень – видання газети, створення веб-сайту та проведення фестивалів, на яких обговорюються нагальні проблеми розвитку району [24].

1.2. Концепція пішохідного міста

Концепція пішохідності описана у книзі Джеффа Спекса «Місто для пішохода». Структурно вона складається з двох частин, у першій з яких описані загальні риси концепції, а в другій безпосередньо кроки, які потрібно зробити на шляху до пішохідного міста. Насамперед концепція описується через призму американських міст, проте деякі з підходів можна адаптувати і до українських реалій.

Пішохідність розглядається автором з точки зору користі, безпеки, комфортності та цікавості. Відповідно кроки описані у книзі, також розділені на 4 групи. Безпека означає, що місто сплановане з акцентом на пішохода і дозволяє йому пересуватися вулицею, не ризикуючи отримати травму. Корисним є те, що всі необхідні об'єкти сфери обслуговування знаходяться неподалік один від одного. Також пішохідність дозволяє створити комфортну міську тканину, через зменшення кількості великих відкритих просторів, які не є привабливими для пішоходів. І нарешті піша хода стимулює формування активних фасадів, які у свою чергу роблять міське середовище цікавішим для пішохода.

У пішохідному місті, як і у всіх сучасних концепціях міського розвитку, центральною темою є комфорт людини (тут конкретно пішохода) та її взаємодія з міським середовищем. Якщо ми проаналізуємо вплив автомобілізації на місто, то побачимо, що вона мінімізує соціальні контакти. Пішохідне місто навпаки покликане збільшити час людини, проведений у соціумі, а також створити якомога більше можливостей для випадкових знайомств, які так необхідні більшості містян.

Окрім соціальної вигоди існує й економічна, яка полягає у економії фінансів жителів, створення нових робочих місць та залучення нових мешканців, зокрема через розвиток центральних районів.

Як приклад пішохідного міста автор описує кейс Портленда, міста в американському штаті Орегон, яке інвестувало у пішохідність, тоді як інші міста розширювали свою вулично-дорожню мережу. Міська влада обрала шлях ущільнення, замість розповзання, що спричинило скорочення часу проведеного в автомобілі, збільшення кількості велосипедистів, а також зростання показників розвитку сфери послуг та відповідно її доходів. Такі зміни також спричинили і приплив людей з вищою освітою, що свідчить про привабливість міста.

Головний секрет привабливості пішохідних міст полягає у невеликих відстанях між побутовими об'єктами. Відповідно пішохідність може стати поштовхом до розвитку міста, оскільки комфортність завжди приваблює населення і інвестиції.

В цей же час автомобілізація має негативний вплив на здоров'я мешканців міст. По-перше, вона провокує пасивність у фізичній активності людини. По-друге, велика кількість автомобілів збільшує загазованість повітря. Доказом цього є ситуація, що трапилася у Атланті. На час проведення Олімпійських ігор центр міста був закритий для автівок, а місцеві жителі та туристи користувалися громадським транспортом. В цей період кількість випадків госпіталізації з астмою зменшилися на 30%, не дивлячись на збільшення кількості населення та спекотну погоду.

Як вже згадувалося, чим більший рівень автомобілізації – тим менше часу містяни проводять у соціумі. Схожий висновок було зроблено у книзі «Bowling Alone» психолога Деніела Канемана. Він стверджує, що кожні 10 додаткових хвилин, проведених у автомобілі, знижують соціальну активність людини на 10%.

Отже, зважаючи на усі недоліки автомобілізації, була сформульована концепція пішохідного міста. Насамперед вона покликана створити зручне для пішоходів середовище, для чого потрібно дотримуватися високої щільності населення, розвивати громадський транспорт та понижувати автомобілі у списку пріоритетів. У результаті пішохідність допомагатиме розвивати міста, а особливо центр.

Тож, зосередимося на кроках до пішохідного міста, які описані у другій частині книги.

Частина 1. Корисна прогулянка

Крок 1. Поставте автомобілі на місце

На початку масового поширення автомобілів вони були благом, яке надавало людям більшу мобільність. Проте з часом вони підкорили собі міста та витіснили пішоходів.

Чудовим прикладом боротьби з автомобілізацією на користь громадського транспорту є місто Вашингтон. Через його територію мали прокласти швидкісну автомобільну магістраль. Однак, внаслідок протесту мешканців, була реалізована лише невелика її частина, а більша частина фінансів була спрямована на будівництво нових станцій метрополітену.

Як вже відомо з багаторічного досвіду міського розвитку, будівництво нових доріг та розв'язок не вирішує проблему заторів, а лише загострює її. Ця закономірність пояснюється таким явищем, як індукований попит – будівництво нових доріг зменшує цінність часу, проведеного в дорозі, а тому спонукає все більше людей пересідати за кермо. При цьому зазначається, що ситуація з заторами однакова, що у містах, які не вживають ніяких заходів, що у тих, які розширюють дорожню мережу. Подібний взаємозв'язок існує і в зворотному

напрямку. Якщо зменшити кількість смуг на вулиці або взагалі повністю передати її пішоходам, найімовірніше заторів більше не стане.

При перетворенні вулиці не варто одразу робити це кардинально з великими витратами. Краще спочатку використати пересувні елементи, щоб перевірити ефективність майбутньої трансформації. Такий підхід подібний до тактичного урбанізму.

Можливе і економічне вирішення проблеми автомобілізації. Автор наводить приклад Лондона, де була запроваджена плата за в'їзд у центр в будні дні. При цьому отримані кошти спрямовуються на покращення транспортної інфраструктури.

Крок 2. Змішане використання

Відомо, що пішохідність підвищує активність в центрі міста, а та в свою чергу спричиняє ще більшу пішохідність. В сучасних умовах якісний розвиток міста може забезпечити велика кількість творчих людей, які часто надають перевагу центральним районам, тому пішохідність може бути якістю, яка буде приваблювати їх.

В певний період часу науковці дійшли висновку, що зонування міст є ефективним підходом до їх планування. Проте такий підхід руйнує центри міст в традиційному їх розумінні. В результаті часто центр міста не містить в собі житлової зони, а тому спустошується після закінчення робочого дня. Тому важливо, по-перше, дотримуватися змішаного функціонального призначення, а по-друге – інклюзивного зонування, яке передбачає поєднання домогосподарств з різних рівнем доходів в усіх частинах міста. Останнє матиме вплив на пішохідність району, через збільшення щільності населення та різноманіття потреб різних груп населення.

Крок 3. Правильне розміщення автостоянки

Важливою складовою автомобільного міста є стоянки. Їхнє будівництво є доволі затратним, а особливо у випадку підземного розміщення. При цьому, через те, що попит на них не є рівномірним протягом дня, певну частину часу вони

просто пустують. Тому, зазначає автор, наприклад, в США багато парковок працюють без доходу, тобто він витрачається на утримання об'єкту.

У ситуації з парковками також може мати місце індукований попит. Знову ж таки розглядається кейс США, де більшість парковок є безкоштовними або дешевими. Можемо говорити про те, що в такій ситуації використання автомобіля стає дешевшим, а кількість таких об'єктів навколо тільки стимулює людину до покупки авто.

Для того, щоб перевірити реакцію суспільства на зменшення кількості паркувальних місць, у місті Пало-Альто в Каліфорнії запропонували зекономлені на них території зробити ландшафтними заказниками, які за потреби можуть бути перетворені на парковки. Однак усі вони досі існують.

Звісно, багаторівневі парковки є шкідниками у місті, але не варто забувати і про вуличні, вздовж тротуарів. Їхня низька вартість, що зумовлена складністю у пошуку вільного місця, одночасно є перевагою і недоліком. Тому у книзі згадується пропозиція науковця Доналда Шоупа, щодо встановлення такої вартості вуличної парковки, яка буде утримувати її наповненість на рівні 85%, а у випадку зниження наповненості вартість має бути зменшена до потрібного рівня.

Звісно мешканці будуть проти підвищення плати за паркування, однак ці гроші місто може використовувати для благоустрою, що завжди подобається людям. Таким чином можна знайти компроміс у питанні вартості парковок.

Крок 4. Не заважайте розвитку громадського транспорту

Для ефективного розвитку громадського транспорту місто має складатися з районів-громад («neighbourhoods»), які будуть виступати в ролі вузлів. Натомість маршрут, прокладений передмістями, що розповзаються, не буде окупатися. Тобто, зупинки громадського транспорту мають знаходитися у місцях концентрації пішоходів. Автор наводить приклад міста Даллас, яке не дотримувалося цього правила. Там була прокладена лінія наземного метро, що поєднувала центр та передмістя. Однак через деякий час кількість пасажирів почала знижуватися, через неправильний вибір розміщення станцій. Лінію було прокладено по найменш заселеним територіям, вздовж автомагістралей та купи

паркувань. Говорячи іншими словами пасажир цієї лінії має використовувати автомобіль і до, і після поїздки на метро, щоб дістатися в більш менш розвинений район.

Зараз серед існуючих видів громадського транспорту дуже виділяється трамвай. Однак важливо грамотно інтегрувати його у транспортну систему міста. Як вдалий кейс автор вкотре описує Портленд – трамвай тут мав поєднати колишні промислові зони з центром міста. При цьому його під'єднали до загальноміської швидкісної транспортної мережі, що дозволяє йому перевозити велику кількість людей щодня. Тож, трамвай може стати прекрасним поштовхом для розвитку нових віддалених районів через поєднання їх з центром та іншими видами громадського транспорту.

Громадський транспорт має позиціонуватися не як запасний варіант, а як основний – той, який є вигіднішим за використання автомобіля. Для виконання цієї умови розроблений маршрут повинен мати такі якості:

1. Міськість. Зупинки мають локалізуватися прямо «в центрі подій», а не на сусідній вулиці.
2. Чіткість. Маршрути повинні бути простими та лінійними, щоб кожен міг легко зорієнтуватися в просторі.
3. Частота. Інтервали руху транспорту мають бути однаковими та оптимальними для наповнюваності.
4. Задоволення. Салон транспортного засобу має бути приємно облаштований, з великими вікнами, щоб пасажери могли спостерігати за міським життям, а не випадати з нього.

Порівнюючи трамваї та автобуси, автор надає перевагу першим, через їхню довговічність та швидкість. Однак зазначається, що за потреби автобуси можна використовувати на початкових етапах, зокрема для перевірки ефективності маршрутів.

Останнє, на що звертається увага – це прокат автомобілів. Насправді пішохідне місто можна визначити за кількістю орендованих машин та таксі.

Частина 2. Безпечна прогулянка

Крок 5. Бережіть пішохода

Загальновідомим є той факт, що психологічно людині важче проходити через одноманітний простір, який складається з великих об'єктів. Тому доцільним є твердження про те, що більшої пішохідності можна досягти у містах з малими кварталами. Однак навіть якщо місто складається з великих вуличних блоків, як наприклад Берлін, пішохідним його можна зробити додавши внутрішньоквартальні проходи.

Автор виділяє дві причини з яких малі квартали є ефективнішими у пішохідності. По-перше, вони містять більшу кількість об'єктів та розділені більшою кількістю вулиць, а отже у людини з'являється більше маршрутів для прогулянки. По-друге, чим квартали більші, тим менше в них вулиць і тим вони ширші, а відповідно мають більшу кількість смуг руху, що скоріше буде приваблювати автомобілістів.

При проєктуванні вулиць завжди враховується безпека водіїв, які поспішають, а тому створюється декілька широких смуг руху, що дозволяють перевищувати швидкість. Однак в цей же час ніхто не думає про безпеку та комфорт пішоходів, яким навряд чи сподобається проходити повз «пролітаючі» машини. У книзі зазначається, що додаткове розширення смуг призводить до збільшення кількості аварій. Тому легко здогадатися, що першим способом зниження швидкості руху є звуження смуг. Однак є ще декілька: зміна форми перехрестя та сектору огляду. По-перше, що дозволяє водіям перевищувати швидкість? Це прямі дороги, які не мають ускладнених ділянок, що потребують гальмування. Відповідно зміна куту перетину вулиць з прямого змусить власників автівок відчувати невелику небезпеку та поводитися більш уважно. Проте, звісно, цей інструмент важко використати у вже існуючому середовищі. Тому для таких випадків є другий – зміна сектору огляду. Традиційно перехрестя мають бути максимально пустими, щоб забезпечити потрібний огляд водієві. Якщо додати наприклад дерева чи інші об'єкти, що трохи закривають вид, то вони будуть сигналізувати людині про те, що треба рухатися повільніше. Однак звісно це може

спричинити і збільшення кількості ДТП. Описане явище має назву гомеостаз ризику – прийнятний рівень потенційної небезпеки.

Іншою ідеєю із сповільнення руху є концепції «роздягненої вулиці» та спільного простору, запропоновані Хансом Мондерманом. Роздягнена вулиця являє собою вулицю без знаків та дорожньої розмітки. На диво роздягання вулиць також створює прийнятний рівень ризику та сповільнює рух, замість зростання аварійності. Концепція спільного простору є розширенням попередньої та передбачає позбавлення від бордюрів та створення цілісної площини для руху пішоходів, автомобілів та велосипедів.

Окрім розширення вулиць у автомобілізації є ще один недолік – створення вулиць з одностороннім рухом. Вони допомагають збільшити пропускну спроможність, але при цьому знищують все життя. При односторонньому русі страждають насамперед заклади, що розташовані тут, так як вони втрачають половину клієнтів. Автор зазначає, що надання вулиці статусу односторонньої позбавляє її 60% платників податків, в той час як повернення двостороннього руху збільшує їх удвічі. Також такі вулиці не є зручними для туристів та й місцевих пішоходів, які ризикують заблукати.

Помилково можна вважати, що комфортність тротуару головним чином полягає у його ширині, тоді як її також забезпечує ряд припаркованих автівок. По-перше, він слугує певним бар'єром, який на підсвідомому рівні змушує людину почуватися безпечніше. По-друге, наявність таких паркувань змушує водіїв знижувати швидкість через ризик зіткнення. Однак у крайньому випадку ряд припаркованих машин можуть замінити дерева, висаджені вздовж дороги. При цьому не варто жертвувати паркуваннями заради велосипедних доріжок або смуги громадського транспорту. Звісно автомобілі не вписуються у концепцію пішохідного міста, однак при пошуку місця для альтернативних видів транспорту варто забирати місце у проїжджаючих автомобілів, які є більш небезпечними для пішоходів.

Також, продовжуючи тему належності тротуарів пішоходам, варто згадати і виїмки для проїзду машин через них. Вони є чітким сигналом для пішоходів, що

тротуар належить не тільки їм. Тому, за можливості, ці проїзди потрібно або максимально звужувати, або зовсім ліквідувати.

Крок 6. Ласкаво просимо, велосипед

Безпечність міста для пішоходів можна визначити за кількістю велосипедистів. Вони змушують водіїв автівок рухатися більш обережно та з меншою швидкістю.

Однією з переваг велосипеда є те, що він дозволяє пересуватися з більшою швидкістю при тому, що вимагає таких же витрат енергії, що і хода. Іншим плюсом є його компактність – на одне паркувальне місце автомобіля можна вмістити до 10 велосипедів.

Починаючи розвиток велоінфраструктури важливо розуміти, що він не спрацює, якщо місто не є компактным. Тобто паралельно з будівництвом велодоріжок потрібно ущільнювати міське середовище, досягаючи якомога менших відстаней між важливими об'єктами.

Автор розглядає досвід європейських країн, які досягли успіху у велосипедній галузі та зазначає, що її розвиток відбувається по спіралі, тобто чим більше доріжок, тим більше велосипедистів. Загалом це також можна віднести до явища індукованого попиту.

При введенні велосипедного руху у транспортну систему міста необхідно враховувати те, що спочатку він не буде максимально безпечним. Зазначається, що безпека велосипедистів напряду залежить від їх кількості.

Створення некомфортних для автомобіля умов змушує водіїв рухатися обережніше. Поява велосипедів дасть їм зрозуміти, що вони більше не одноосібні власники дороги. Відповідно велосипедні доріжки можна вважати інструментом для сповільнення руху на окремих вулицях. Існує три варіанти облаштування велосипедної доріжки: велосипедна смуга, окрема доріжка та спільні траси.

Перший полягає у передачі однієї зі смуг дороги на використання велосипедистам. Особливо це актуально для тих вулиць, які мають забагато смуг руху або вони ширші ніж мають бути. Однак їхати поряд з машинами може бути не досить комфортно. В такому разі є альтернатива у вигляді окремої доріжки, яка

проходить між тротуаром та смугою припаркованих авто. Варто зазначити, що не всі вулиці потребують сповільнення, а тому там, де швидкість руху не перевищує 50 км/год, доцільно створювати спільні траси для автомобілів та велосипедів.

Проте все ще варто враховувати функціональне призначення вулиці: якщо вона насичена об'єктами торгівлі та припаркованими вздовж них автомобілями, виділення велосипедної доріжки створить перешкоду між ними та погіршить становище торгівлі.

Серед інструментів зацікавлення населення у користуванні велосипедом автор називає і сервіси з їх прокату. Цікавим кейсом є зокрема Вашингтон, де перші півгодини їзди безкоштовні, а такого часу вистачає у більшості випадків.

Звісно при плануванні транспортної системи міста важливо зробити її якомога зручнішою для всіх, але при цьому кожна група користувачів вимагає виконання саме їхніх забаганок, обмежуючи інших. Джефф Спек у своїй книзі підрахував, якою буде ширина вулиці, якщо максимально наситити її зручностями для всіх – 53 метри. Тому для досягнення максимальної ефективності міського середовища важливо дотримуватися золоті середини.

Комфортна прогулянка

Крок 7. Організуйте простори

Багато міст всліпу слідують урбаністичним трендам, а зокрема зменшенню поверховості будівель. Головним чином це робиться задля покращення інсоляції. Однак у випадку південних міст це скоріше є недоліком, так як влітку зменшується затінок і простір стає некомфортним для користувачів.

Архітектура насамперед має відповідати інтересам користувачів, а вже потім самого архітектора. Це твердження є актуальним через те, що багато митців через бажання забезпечити якнайкращий огляд свого творіння оточують його зеленою зоною, що вкрай зменшує щільність населення та збільшує відстані. Тому об'єкти у міському середовищі не мають ставати жертвами фетишизації.

Продовжуючи тему невикористаних просторів важливо згадати і термін «вирвані зуби», що стосується нерівномірного заповнення простору міста. У цьому контексті хмарочоси є негативним явищем, так як вони обростають

парковками, які і уособлюють ті самі вирвані зуби. При цьому фінансовий успіх власника ділянки з хмарочосом спонукає інших наслідувати його приклад, а тому місто поступово заповнюється «свічками» з купою парковок навколо, що зменшує привабливість вулиць та мінімізує час проведених назовні.

Вирішенням є модель забудови, що використовується у Ванкувері – хмарочоси зі стилобатами. Такі будівлі одночасно поєднують людський масштаб за допомогою нижніх поверхів та задовольняють забудовників.

Помилково вважається, що погодні умови є визначальним чинником у пішохідності міст. Створення цікавого середовища нівелює їхній вплив та спонукатиме людей до прогулянок навіть у дощ чи холод.

Крок 8. Висадіть дерева

Дерева є недорогим, а головне ефективним засобом підвищення привабливості міського середовища. Автор описує власне спостереження, в ході якого виявилось, що більш комфортними та престижними виявилися вулиці з великою кількістю рослин, натомість небезпечні райони були позбавлені озеленення.

Якщо порівняти сприйняття протяжності двох однакових вулиць з різною кількістю дерев, то виявиться, що більш озеленена вулиця буде здаватися коротшою.

В попередніх кроках вже зазначалася важливість відчуття безпеки на тротуарі. Одним з інструментів її досягнення є висадка дерев вздовж дороги, які будуть слугувати бар'єром між пішоходами та автомобілями.

Неможливо не зазначити і позитивний вплив озеленення на міський мікроклімат, що особливо важливо в умовах глобального потепління. Дерева не тільки поглинають CO₂, а ще й створюють затінок для пішоходів. При цьому автор зазначає, що при правильному використанні озеленення можна досягти зменшення використання кондиціонерів. Також дерева здатні зменшувати навантаження на систему каналізації під час злив. По-перше, листя може поглинути воду на початку дощу, а по-друге, ґрунт, розпушений корінням дерева, поглинає значно більше вологи, ніж звичайний.

На додачу до усіх перерахованих переваг, дерева також збільшують вартість житла та його привабливість, а відповідно і надходження у міський бюджет.

Під час вибору порід дерев варто використовувати одну-дві для однієї вулиці. Часто для уникнення руйнівного впливу хвороб надається перевага змішаним композиціям. Однак за таких умов доведеться замінити насадження наприклад 20% вулиць, натомість при видовій однорідності – лише одну вулицю з п'яти.

Цікава прогулянка

Крок 9. Зробіть обличчя міста дружнім та унікальним

Автопарковки є великою проблемою у міському середовищі, як з функціональної, так і з естетичної точки зору. Але при цьому, навіть в умовах високого рівня пішохідності, вони все одно мають існувати. Для вирішення цієї проблеми автор пропонує розглянути кейс міста Чарлстон, у якому було прийнято рішення сховати багаторівневу парковку за невеликою будівлею, що одночасно і додає функціональності і робить простір привабливішим.

Однією зі складових цікавої вулиці є фасади будівель, а саме їхня «глибина» та «пористість». Глибина полягає у наявності об'ємних елементів, заглиблень, у які можна сховатися. Натомість пористість – це можливість проглядання крізь вікна. Фасади, які виконують ці дві умови автор називає «клейкими». Клейкі будівлі притягують людей, а відповідно є корисними для пішохідних вулиць.

Вже відомо, що за допомогою наповнення вулиці можна збільшити або зменшити сприйняття її протяжності. На додачу до цього вертикальне розбиття фасадів будівель також робить шлях коротшим та цікавішим через те, що картинка постійно змінюється.

За своєю природою людина має мати стимул зробити певну дію; це може бути наприклад винагорода, яку вона отримає у результаті. Для того, щоб «витягнути» людей зі своїх машин потрібно розуміти, яку вигоду вони від цього отримають. На поміч приходить деталізована архітектура – якщо будівлю хочеться розглядати та при наближенні проявляються нові деталі, це буде спонукати людину підійти до неї.

Міста та їхні складові з часом все більше набувають гіперболізованих рис. Тому зростає популярність великих будівель, замість групи малих. Однак це створює середовище з масштабом більшим за людський. Окрім цього зведення однієї великої будівлі є небезпечним з точки зору гнучкості та стійкості простору – окремі будинки можна з часом перебудувати, у разі їхньої неефективності або негативного впливу на середовище, натомість велика структура є більш статичною.

Продовжуючи тему людського масштабу, неможливо не згадати і розмір зелених зон. Надмірна кількість великих зелених зон, особливо в центральній частині міста, є проявом неефективного землекористування та збільшує відстані у місті, що шкодить його пішохідності. Тому оптимальним рішенням є створення мережі невеликих скверів з одним-двома великими парками.

Крок 10. Визначіть переможців

Незважаючи на переваги, які представляє пішохідність, універсальне та повсюдне її застосування, навпаки, може нашкодити місту. Під час вибору вулиці для реконструкції з метою перетворення її на пішохідну важливо враховувати її вже існуюче використання: чи є те, за що можна «зацепитися» пішоходу, наскільки вона комфортна та гостинна. Якщо нехтувати цією складовою, то у кращому випадку ситуація не зміниться, а у гіршому вулиця перетвориться на депресивну. Часто вулицями з пішохідним потенціалом є ті, де присутня житлова забудова.

Автор вводить поняття «міські пріоритети», суть якого полягає у розділенні вулиць на групи: група «А» включає вулиці, які можуть принести найбільшу користь для пішохода та орієнтованих на нього бізнесів, група «Б» – ті, які будуть їх поєднувати. Також цей поділ можна описати через концепцію якорів і стежок між ними. Вулиці «А» це якорі, а вулиці «Б» – стежки. За умови існування в місті двох окремих осередків пішохідності або ж потенціальних таких осередків, стежки між ними дадуть поштовх до їхнього розвитку та разом з ними утворять більшу пішохідну структуру.

План розробки проєкту з пішоходизації описується наступним чином: оцінка потенціалу вулиць – створення карти – виокремлення об'єднань вулиць з найвищими оцінками – під'єднання їх до вже існуючої пішохідної мережі.

Пішохідність ефективна там, де зосереджені усі найцікавіші об'єкти міста. Тільки у такому випадку вона спрацює на 100%. При формуванні образу міста найбільшу роль відіграє його центр, тому запровадження пішохідності може починатися з нього.

1.3. Концепція «м'якого» міста

М'яке місто – це концепція, яка акцентує увагу на мешканцях та їхньому добробуті, на створенні комфортного середовища, центром якого буде людина. Протягом значного періоду часу міське планування зосереджувалося на реорганізації життя людей, структуризації їхньої діяльності. У традиційному розумінні місто це – чужорідна структура, яка своєю появою на певній території отримує панування над всіма іншими складовими простору. Натомість м'яке місто підлаштовується під природні умови та потреби мешканців, тобто м'яко змінює простір.

«М'яке місто – це про зближення з людьми, взаємодію людей між собою і з усіма аспектами життя навколо них» – зазначається у книзі «М'яке місто» Девіда Сіма.

Книга складається з трьох розділів, кожен з яких описує підходи спрямовані на пом'якшення міського середовища. У першому описуються міські квартали, явище сусідства та одержання соціальної близькості, якої так не вистачає у сучасних містах, у результаті поєднанні щільності та різноманітності.

Щільність у плануванні міста має багато переваг, серед них: менші витрати на інфраструктуру, доступність послуг, а також відчуття належності до спільноти та вища ймовірність випадкових зустрічей. Останнє, як ніщо інше, важливо для людей з психологічної точки зору, так як усі ми потребуємо соціалізації та

відчуття причетності до чогось більшого. Щільний міський простір може допомогти закрити цю потребу.

Квартальна забудова описується автором як міська модель загородження, що використовувалася й у попередні історичні епохи. Основна особливість полягає у розміщенні будівель по зовнішньому краю ділянки, що дозволяє створити закритий простір в середині, а комбінація таких блоків утворює нові громадські місця без додаткових вкладень. В цей же час закриті двори є більш комфортним для людини, вони мають нижчий рівень шуму, що надходить з вулиці, а також не продуваються вітрами. Знаходячись у місті, забудованому за такою моделлю, людина швидко може потрапити з шумної вулиці у тихий двір свого будинку та відчувати приватність та безпеку. На мою думку, наявність таких закритих або напівзакритих просторів дозволяє знизити рівень стресу у міських жителів. Крім цього, така модель забудови забезпечує багатофункціональність простору – ззовні публічні простори з комерціалізованими першими поверхами, всередині – більш приватний простір мешканців будинку. У парі з різноманіттям функцій йде і вища щільність населення, а тому можемо говорити про ефективність моделі загородження з точки зору землекористування.

Закриті міські квартали дозволяють поєднати публічне з приватним. Як вже згадувалося, мешканець такого кварталу може швидко потрапити з людної вулиці у свій двір з атмосферою спокою. Автором були наведені приклади облаштування таких дворів у Копенгагені та Мальме. Підсумовуючи, можна виділити наступні їх риси:

- Розділення двору на дві частини – зовнішня (для гостей та мешканців) та внутрішня (лише для мешканців) (Мальме)
- Розшарування простору на приватний, приватний спільного використання та спільний (Копенгаген)
- Двори відкриті для сторонніх, але водночас атмосфера приватності обмежує їхню активність (Копенгаген)

Наступною перевагою кварталів є простота з конструктивної точки зору, а також автономність таких структур. 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.

Квартальний тип забудови здатний забезпечити багатофункціональність не тільки міського простору, а і самих будівель. До прикладу, забудова радянського мікрорайонного типу не передбачала для будинків інших функцій окрім житлової, через що вони виявилися нестійкими до змін у потребах суспільства. Більшість з них розташовані у глибині району та не є привабливими для комерції, через що територія використовується неефективно.

Натомість у квартальній забудові протягом тривалого терміну експлуатації будівлі окремі особи або організації, які володіють або управляють нею, можуть розробити власні підходи до управління, обслуговування та комерціалізації своєї власності. Деякі будівлі можуть обмежуватися лише одноцільовим використанням, інші виконують різні функції. У деяких є можливість суборенди, а в інших – ні. У деяких із них можна змінити призначення простору, наприклад, із житла на офіс або навпаки. Частина будівель експлуатуються з метою отримання максимального прибутку, а частина – взагалі без прибутку [4].

Багатофункціональності будівель можна досягти за рахунок використання певних підходів у будівництві. Одним з них є вертикальне нашарування функцій та морфології будівель. Воно дозволяє урізноманітнити структуру поверхів будівлі, наприклад, перший поверх матиме вищі стіни для комерційного використання, другий поверх – терасу на даху одноповерхової прибудови, а останній – вмістить в собі пентхаус. На даху може розташуватися кафе або просто простір для дозвілля мешканців – таке різноманіття забезпечує будівлі гнучкість та стійкість до змін функцій.

Девід Сім пропонує оцінювати різні типи забудови за коефіцієнтом просторового різноманіття, який залежить від кількості зовнішніх та внутрішніх

різноманітних просторів. Таким чином, окремо розташована будівля з її багатоярусними приміщеннями може мати коефіцієнт просторового різноманіття 2 або 3, оскільки всередині й зовні існує тільки два або три явно відмінні види простору. В цей же час багатошарові блокові будівлі з господарськими приміщеннями мають коефіцієнт просторового різноманіття до 12 або 13 – завдяки умовам фасаду й задньої частини, а також чіткому розшаруванню від землі до горища. Важливо те, що кожен різновид простору збільшує можливість різного потенційного використання [4].

Весь цей час розглядалося лише житлове використання квартальної забудови та комерціалізація перших поверхів, однак місто складається не лише з цих двох видів приміщень – також є торгівельні центри, готелі, тощо. Вони є важливими для формування автономності району, наповнення його робочими місцями. Не дивлячись на свій великий розмір, вони також можуть бути підлаштовані під людський масштаб квартальної забудови. Допускається використання підвальних приміщень, дворових просторів як службових. Такий підхід використовується у історичних частинах європейських міст та може бути застосованим і до подібної нової забудови.

Тож, підсумовуючи, можна назвати такі переваги закритих кварталів:

- Приватний/громадський простір
- Спільний простір та ідентичність
- Висока щільність
- Простіша конструкція
- Захищений акустичний, повітряний простір
- Кращий мікроклімат
- Пішохідність
- Захищена зона безпеки
- Активні фасади [4]

Нарівні з будівлями важливою частиною міського життя є рух. Тому другий розділ книги «М'яке місто» присвячений міській мобільності.

Головними користувачами міського простору є люди, зокрема пішоходи. Тому перше, на чому зосереджує увагу автор – це людський вимір мобільності. Зараз багато уваги приділяється ефективності розширення вулично-дорожньої мережі як методу боротьби з заторами. Досвід показує, що такі дії лише погіршують ситуацію. Отже, з цього слідує висновок, що у плануванні транспортної системи все має вимірюватися у масштабі людини, а не машини. Усі можливі види пересування мають існувати по сусідству, бути узгодженими між собою та дозволяти людям налагоджувати якомога більше зв'язків між собою.

Місто – це цілісна структура, що означає взаємний вплив усіх його складових одна на одну. Саме тому характер забудови має вплив на мобільність своїх мешканців. Продумана структура будівлі здатна заохочувати 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, двосторонній вхід в будівлю, низька поверховість. У будівлях, що мають у середньому чотири поверхи, 25% житлових приміщень мають прямий вихід назовні, потенційно з власними дверима на вулицю. За середньої висоти п'ять поверхів такий вихід мають 20% приміщень. І ще 20-25% житла можуть мати переваги пентхауса на верхньому поверсі. У будівлях, середня висота яких від чотирьох до п'яти поверхів, кожен може жити за хвилину пішки від зовнішнього світу [4].

Прогулянки є важливою складовою життя будь-якої людини. Кожна подорож, незалежно від виду транспорту, починається і закінчується ходою [4]. Під час пішої прогулянки людина може спонтанно зупинитися, якщо її зацікавив навколишній простір. Мінімізація часу ходи містян мінімізує їхні контакти один з одним та з самим містом, що негативно позначається на їхньому самопочутті та залученості до формування міського середовища. Для того, щоб зробити прогулянки привабливішими, варто використовувати різні види мощення, озеленення, враховувати існуючі маршрути пересування людей при плануванні простору. Врахування різних потреб також є важливим пунктом. В одному

просторі співіснують звичайні пішоходи, які прогулюються, ті хто поспішають, маломобільні групи населення тощо. Для охоплення якомога більшої кількості користувачів необхідно створювати простори, у яких вони будуть відчувати рівні права та можливості у пересуванні.

Однією з перепон під час прогулянок є пішохідні переходи, особливо у містах з густою вуличною сіткою. Часто через це вразливі групи мешканців, наприклад діти, старші люди, інваліди, залишаються вдома або обирають пересування на машині. Для мінімізації негативного впливу переходів можна створювати безперервні тротуари або припідняти переходи, що даватиме водіям відчуття своєї другорядності у просторі. Також можна використовувати розділювальні смуги, причому їхнє використання не обмежується лише скороченням шляху між сторонами вулиці. Наприклад, у Лондоні розділювальні смуги слугують також місцем для паркування велосипедів.

Наявність вуличних меблів є ще одним «зеленим прапорцем» для пішоходів – в будь-який момент вони можуть зупинитися перепочити або просто присісти, щоб поспостерігати за міським життям. Комуś життєво-необхідно мати місце для перепочинку з фізичної точки зору. Тому, знову ж таки, урізноманітнення можливостей використання простору збільшує кількість потенційних користувачів.

Перехідним видом пересування між ходою та їздою у транспорті є велосипед, на якому людина одночасно і швидше переміщується, і залишається в контексті вулиці та має можливість спонтанно зупинитися. Подібно до пішоходів, велосипедисти не схожі один на одного і мають різні моделі поведінки та потреби: хтось їздить швидко наодинці, а хтось повільно їздить удвох, тому велосипедні доріжки мають за можливості складатися з трьох смуг. Не варто забувати і про споріднені до велосипеду засоби пересування, наприклад самокати.

Як приклад у книзі наводиться Копенгагенська модель велоінфраструктури. У ній велодоріжка розташовується між тротуаром та дорогою, створюючи буферну зону для пішоходів, а припарковані автомобілі в свою чергу є захистом велосипедистів від проїжджої частини. При цьому легкий доступ до краю

тротуару означає, що велосипедисти можуть стати хорошими клієнтами для місцевого бізнесу [4]. Навігація полегшується тим, що напрямок руху велосипедистів співпадає з напрямком руху автомобілів. Велосипед є повноцінною складовою транспортної системи, тому усі інші транспортні засоби підлаштовані до розміщення велосипеда в салоні.

Для оптимізації транспортної системи та підвищення мобільності містян можна використовувати одну зупинку для декількох видів транспорту або ж використовувати тротуар як платформу. Останнє підвищує спонтанність прогулянок, в той час як використання одних зупинок чи маршрутів зробить 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.

В умовах глобальних змін клімату важливо надавати нашим містам стійкості до екстремальних погодних явищ та сприяти взаємодії людини з природою. Отже, останній розділ книги присвячений протидії змінам клімату та повернення людини до природи.

Перше, на що звертається увага, це співіснування людей з природою. Важливо давати мешканцям міст можливість контактувати з природним середовищем, як в місті, так і за ним. За допомогою якісного транспортного сполучення, відстань між людиною та природою можна скоротити. Так, наприклад, центр міста Осло поєднаний маршрутом з гірськолижними трасами у передмісті. Важливою складовою природного середовища є погодні умови, комфортність яких змінюється протягом року. Однак адаптація до них дозволить збільшити час проведений на вулиці. Автор наводить приклад Данії, де люди продовжують використовувати велосипеди навіть у снігопади, так як найпершими очищуються саме велосипедні доріжки. Також через малу кількість сонячної радіації, люди надають перевагу сонячній стороні вулиць і планувальники користуються цим. В умовах України це можна використовувати у протилежній ситуації – у літню спеку. Люди завжди обиратимуть прохолодні місця, а тому

публічні простори можна наповнювати деревами та навісами, що будуть створювати тінь, а також водними об'єктами, які додаватимуть прохолоди.

Зв'язок з природою та простір просто неба починається всередині будівель де ми проводимо більшу частину часу. Наявність достатнього природного освітлення та свіжого повітря в приміщенні значною мірою впливає на наше здоров'я та самопочуття [4]. Тому у забудові важливо забезпечити можливість природної вентиляції та різних сценаріїв освітлення. Окрім позитивного впливу на здоров'я це також є більш екологічним, що як ніколи важливо зараз.

Якість освітлення залежить від поверховості будівель, через що можливість забезпечення природного освітлення є ще один аргумент на користь малоповерхової забудови.

Природне освітлення та вентиляція головним чином залежать від конструкції вікон та дверей. Як вже неодноразово згадувалося, «м'якість» полягає у існуванні багатьох сценаріїв використання того чи іншого об'єкту. Цей принцип розповсюджується і на віконні та дверні отвори. Автором були наведені приклади Барселони та Единбурга, де поширена багат шаровість 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.

Рухаючись зі свого помешкання на вулицю, у першу чергу людина потрапляє на прибудинкову територію, яка часто ніяк не використовується. Рішенням є встановлення навісу, що також стосується і адаптації до природних умов. В залежності від розміру прибудинкового простору можливі різні види його облаштування: від встановлення вазонів з рослинами, до наповнення його шезлонгом та столиком.

Продовжуючи тему озеленення, яка була піднята встановленням вазонів, варто зауважити і важливість вертикального озеленення, особливо за умови браку

землі. Такий прийом сприяє покращенню мікроклімату міста та збереженню екосистеми.

Просуваючись далі маршрутом дім-вулиця, людина може потрапити на терасу, веранду чи аркаду. Це проміжний простір, що діє як життєво-важливий буфер між приватною сферою будинку та суспільною сферою вулиці [4]. Люди часто надають перевагу просторам, які є певним укриттям, що з точки зору психології сприймаються як безпечніші. Тому тераси та аркади, по-перше, робитимуть простір більш різноманітним, по-друге, більш комфортним і, по-третє, знову ж таки, адаптуватимуть місто до погодних умов.

Концепція м'якого міста покликана застосовувати прості рішення для пом'якшення клімату. Найбільш корисним інструментом для цього є квартальна низькоповерхова забудова. Насамперед вона створює закриті дворові простори з комфортнішим мікрокліматом, по-друге за допомогою правильного розташування кварталів можна мінімізувати негативний вплив вітрів. Якщо ми порівняємо точково розміщений будинок та квартал, то помітимо, що дворовий простір першого повністю продувається, а другого – ні. Тож, це робить квартальні двори більш затишними, що також допомагає формуванню дружньої громади.

Міжнародні дослідження засвідчили, що спостереження за деревами покращує самопочуття пацієнтів лікарні, а японська практика лісового купання стає популярною [4]. Тож наступним важливим аспектом є приведення природи в місто. Головним чином це можна зробити за рахунок двох складових: озеленення та води. Природні елементи в місті також підвищують сенсорну привабливість простору. Дуже вдалим прикладом використання води в міському середовищі є, наведений у книзі, кейс німецького міста Фрайбург, історичний центр якого пронизаний мережею каналів. Вони мають безліч функцій: перша – аналог бордюрів, канали розділяють тротуари та зону для проїзду трамваїв; друга – охолоджують вулиці міста; третя – приваблюють людей, які можуть сидіти біля каналів опустивши туди ноги, діти можуть гратися з водою. Зараз у містах спостерігається тенденція до відновлення малих каналізованих річок, вдалим прикладом цього є Сеул. Деревина допомагають покращити вигляд, сприйняття й

ефективність міських просторів. Вони можуть також бути корисними у адаптації середовища до погоди та змін клімату, наприклад захищати від сонця чи дощу, поглинати CO₂. Також під час планування нової забудови та вибору просторової орієнтації будинків можливе врахування краєвидів – це, по-перше, збільшить її привабливість, по-друге заохочуватиме людей виходити на вулицю, щоб зануритися у цей краєвид.

В умовах змін клімату важливо зробити міста стійкими до природних катаклізмів. У цій сфері досвідченою є Японія, тому інші країни можуть переймати її підходи до містопланування. Наприклад, у місті Осака береги річки укріплені бетонними конструкціями на випадок повені, однак вони мають форму сходів, що дозволяє містянам сидіти на них та прогулюватись вздовж води.

Отже, підсумовуючи, можемо стверджувати, що концепція м'якого міста увібрала у себе усі головні підходи до створення комфортного простору, який буде обволікати людину та підлаштовуватися під неї. М'яке місто завдяки своїй інтегрованості бере найкраще від принципів пішохідності, людського масштабу та сталого розвитку і створює можливо найбільш ефективну модель міського розвитку.

1.4. Концепція зеленого міста

Концепція зеленого міста передбачає створення мережі зеленої та блакитної інфраструктури, важливими компонентами якої є живі організми та середовища їхнього існування.

Метою концепції зеленого міста є сталий розвиток природного середовища міст, а зокрема зелена інфраструктура має:

- бути доступною для всіх
- сприяти здоров'ю та благополуччю населення
- підтримувати високий рівень біорізноманіття
- сприяти підвищенню якості життя

- генерувати екосистемні послуги

Міська природа є важливою складовою міста не тільки з естетичної точки зору, а також і з функціональної. При цьому переважна кількість користувачів міської природи сприймають її позитивно лише після антропогенного втручання, тобто для них важлива естетична складова. Термін міська природа охоплює усі прояви природи – від залишкових ландшафтів до штучно створених. Вона займає переважно відкриті простори, однак також має прояви біля будівель, на них та всередині них. Також існує термін «домінуюча міська природа», що окреслює території, які не використовуються та поросли чагарниками або ж суто природні ландшафти.

У широкому розумінні міська природа охоплює всі абіотичні фактори, які впливають на середовище проживання. Серед цих факторів - кліматичні параметри, гідрологічні особливості та матеріальні частини ґрунту і земної поверхні [19].

Як вже зазначалося, фундаментальними складовими концепції зеленого міста є зелена та блакитна інфраструктура. Вона передбачає зокрема і інтегрований підхід для об'єднання різних соціальних груп. Слово інфраструктура тут підкреслює важливість природної складової у існуванні міст.

Зелена інфраструктура це термін, що охоплює усю рослинність міста. Вона складається з окремих ділянок та коридорів, що їх поєднують. Центральним елементом зеленої інфраструктури є міська природа. Для кращого його розуміння варто розглянути підхід чотирьох природ, що запропонував німецький ботанік Інго Коварік. За ним міська природа поділяється на чотири типи за ступенем антропогенної трансформації.

1. «Перша природа» складається з залишкових ландшафтів та давніх форм землекористування, які наближуються до незайманих.

2. «Друга природа» це сільськогосподарські землі які були поглинуті містом або знаходяться на його околицях.

3. «Третя природа» це сквери та парки, які скоріше можна назвати елементами озеленення. Сюди також входять присадибні ділянки, придорожні

насадження, поодинокі дерева. Мають найменший потенціал незайманої природи, тобто контролюються найбільше за інші типи.

4. «Четверта природа» включає стихійну рослинність у закинутих міських просторах.

Як вже згадувалося найбільше контролюються людьми представники третьої природи, після них йде друга природа, а найменший нагляд за першою та четвертою. В цей же час у порядку зменшення змінюється схожість до природних місцевих ландшафтів та кількість місцевих видів. Навпаки зростає «екологічна новизна», тобто невідповідність природним ландшафтам (рис. 1).

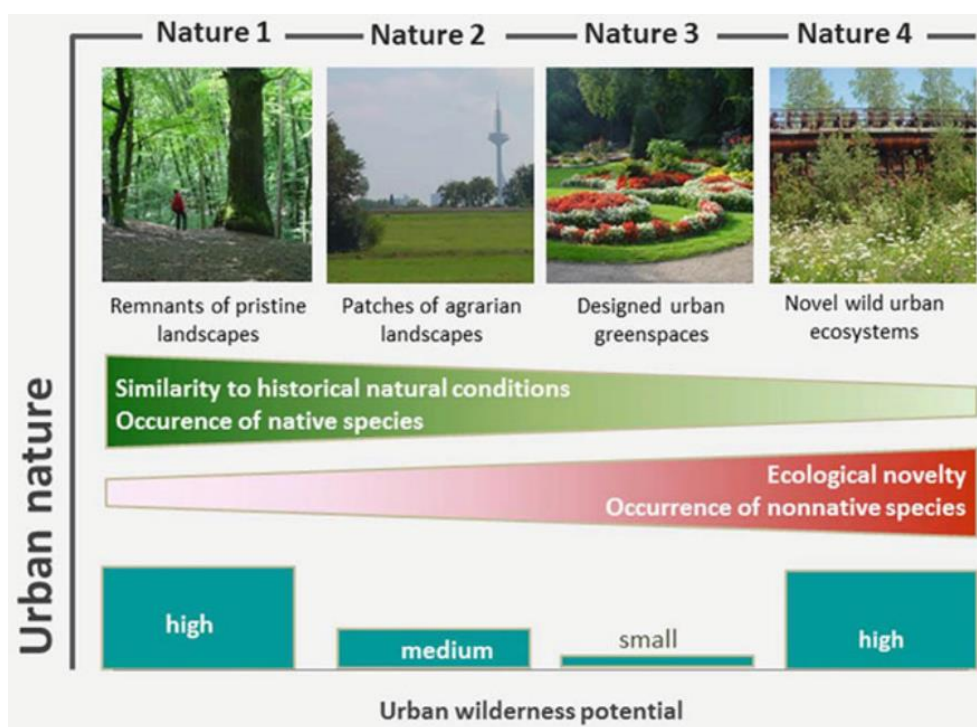


Рис. 1.1. Підхід чотирьох природ Інго Коваріка [19]

Зелені зони, що входять до зеленої інфраструктури, можна поділити на наступні категорії:

1. Рослинність пов'язана з житлом: прибудинкові ділянки, зони для дітей та маломобільних громадян. Відстань від житлових будинків 500 метрів або 5 хвилин пішки.

2. Насадження, що відносяться до житлових зон: парки для сімей та дорослих, місця для занять спортом. Відстань від житлових будинків 1000 м або 15 хвилин пішки.

3. Насадження у житлових районах: великі парки, кладовища, спортивні споруди до яких можна дістатися громадським транспортом.

4. Загальноміські зелені зони: ботанічні сади, зоопарки, великі спортивні споруди, кемпінги.

Важливою складовою зеленої інфраструктури є міські ліси – це залишкові елементи природних ландшафтів, що існують у безпосередній близькості до забудови. Вони продукують екосистемні послуги, наприклад рекреацію, регуляцію клімату тощо. Міським лісом можна називати ареал рослинності, який здатний підтримувати свій мікроклімат та біорізноманіття. Різні науковці визначають мінімальну площу міських лісів від 0,3 га до 0,5 га з окружністю мінімум 50 м.

Міські парки є найбільш поширеними проявами міської природи, зокрема через те, що вони мають найбільше схвалення від містян. При цьому для багатьох парки є єдиною можливістю зануритися у природу.

У Англії були запропоновані стандарти доступності зелених зон в залежності від їх розміру:

1. Парк площею не менше 2 га – 300 м від житла
2. Парк площею не менше 20 га – 2 км від житла
3. Парк площею не менше 100 га – 5 км від житла
4. Парк площею не менше 500 га – 10 км від житла

При цьому загальноприйнятою відстанню до зелених зон є 15-хвилинна доступність.

Ще однією формою зеленої інфраструктури є міські сади, тобто ділянки для садівництва. Вони відіграють значну роль для здоров'я та рекреації міських жителів.

Останньою не розглянутою частиною міської природи є нова дика природа, тобто стихійна рослинність, що виникає на закинутих територіях. Причиною її появи можуть бути бойові дії, деіндустріалізація, довгобуду тощо. На мою думку, в умовах України усі ці явища є дуже поширеними, а тому варто приділяти увагу дослідженню подібних насаджень.

Менеджмент зеленої інфраструктури відбувається з дотриманням таких принципів:

- пристосування зручності використання та потенціалу природи до існуючих потреб
- стратегічне планування
- багатоцільове використання та функціональне різноманіття
- самостійний розвиток природи та зменшення обробітку
- розвиток зеленої інфраструктури у забудованих районах
- налагодження співпраці

Як згадувалося на початку, окрім зеленої інфраструктури виділяється і блакитна. До неї відносяться водні об'єкти, прикладами яких є ставки, озера, струмки, річки, канали, басейни для накопичення дощової води. Вони є привабливими через візуальну складову, а зокрема динамічність води. Також на окремих з них може бути організований рух на човнах або катамаранах. І нарешті, вода підвищує привабливість громадських просторів та якість життя населення. Водні об'єкти є доступними для усіх категорій населення, а отже мають і комунікаційну функцію. Разом з рослинністю водойми утворюють зелено-блакитну інфраструктуру. Варто також зауважити, що їхня переважно лінійна конфігурація дозволяє у поєднанні з рослинами створювати природні коридори в місті.

Окрім загальної характеристики зеленої та блакитної інфраструктури важливим є і те, яку користь вони приносять місту. Для цього існує поняття «міські екосистемні послуги». Головним чином це ті функції природи, які приносять пряму чи опосередковану користь для добробуту мешканців. Причому екологічні функції природи можна назвати екосистемними послугами лише за умови їхньої корисності для окремих осіб чи груп людей. Екосистемні послуги не є безкоштовними, так як будь-які форми міської природи потребують догляду.

Міські екосистемні послуги були класифіковані Millennium Ecosystem Assessment на такі групи:

- Послуги із забезпечення, серед яких забезпечення продуктами чи водою
- Послуги з регулювання, наприклад, температури, забруднення повітря чи ґрунту
- Культурні послуги – фізичне та психічне відновлення, набуття знань.

Вимірювання екосистемних послуг можна здійснювати за допомогою індикаторів, серед яких може бути аналіз їх типу, спроможності та обсягу. В подальшому ця інформація має використовуватися у прийнятті рішень. Причому їхня ефективність є динамічною та може змінюватися в залежності від рівня догляду.

РОЗДІЛ 2. ГОРІШНІ ПЛАВНІ ЯК МОНОФУНКЦІОНАЛЬНЕ МІСТО ТА ПОТРЕБА У РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ЙОГО ПРОСТОРУ

2.1. Монофункціональні міста: визначення та особливості розвитку

Часто, коли ми чуємо термін монофункціональне місто (або мономісто), то уявляємо собі місто з домінуючою однією галуззю промисловості. В реальності це населені пункти, які можуть спеціалізуватися на різних функціях, продуктах чи послугах – від видобутку алмазів до освіти, від туризму до видобутку нафти і газу, від релігійної ідентичності до високих технологій. Більшість монопрофільних міст є малими за кількістю населення, однак є і винятки [14]. Наприклад, місто Детройт у США, яке на піку свого економічного розвитку спеціалізувалося на машинобудуванні [7].

Багато з сучасних розвинених міст на початку свого існування були монофункціональними, так як часто монофункціональність іде в парі з вигідним географічним положенням. Розглянемо причини утворення монофункціональних міст:

1. Цінність окремої території з релігійних, військових чи політичних міркувань

Серед великих міст прикладами релігійних центрів є Лхаса, Варанасі, Ватикан. Окрім них звичайно існують й інші, зокрема менші. В Україні представниками цієї категорії можна назвати Святогірськ та Почаїв. Таким містам зазвичай властиве довголіття. Про міста засновані з військових або політичних причин не можна сказати те ж саме. У випадку зміни інтересів, пріоритетів, режиму країни вони втрачають попит на свою «продукцію» та опиняються на межі виживання.

2. Специфічні ресурси

Найбільш типові монофункціональні міста сформовані навколо певного ресурсу: електроенергія, корисні копалини, відновлювальні природні ресурси, транспортне положення, туристичний потенціал тощо. Зазвичай цей тип міст

характеризується особливо малою кількістю населення та ізолюваністю. У короткостроковій перспективі вони процвітають, але в довгостроковій ризикують перетворитися на міста-привиди, якщо не зможуть диверсифікувати свою економіку.

3. Місцевий підприємець успішно розширює свій бізнес та інвестує у створення нового підприємства (company town)

Не завжди монофункціональність характерна для міста від початку його існування. Деякі міста стають такими виходячи з бачення та ініціатив місцевих підприємців, які часто об'єднуються у групи. Прикладом такого типу міст є Нуазьєль у Франції в якому виробляли шоколад Menier, а мерами близько 90 років були представники родини, яка володіла виробництвом.

4. Політичні рішення щодо заснування міста на визначеній території

Причини заснування міст цього типу різняться від необхідності створення дослідницьких центрів до необхідності стимулювати розвиток певного регіону. Оскільки такі міста в основному розвиваються штучно за допомогою надання владою субсидій, в разі припинення такої стимуляції місто ризикує стати депресивним.

Виходячи з того, що монофункціональність – це економічна категорія, можна виділити такі особливості мономіст:

1. Місто може вийти з категорії монофункціональних за допомогою заходів, спрямованих на диверсифікацію економіки.
2. Монофункціональні міста можуть з'являтися або навпаки зникати, через зміну кон'юнктури або виснаження ресурсів, на яких базується економіка цих міст.
3. Такі міста можуть отримати нове життя за допомогою розширення спектру видів діяльності в межах своєї спеціалізації [7].

В українському законодавстві малі монофункціональні міста визначаються таким терміном:

Мале монофункціональне місто – мале місто, спеціалізацію праці економічно активного населення в якому визначають підприємства здебільшого

однієї-двох профільюючих галузей економіки, що формують дохідну частину бюджету міста, забезпечують функціонування соціальної інфраструктури та інших об'єктів життєзабезпечення населення [7].

Існує два критерії за якими розрізняють монофункціональні міста:

1. Наявність у населеному пункті підприємства, на якому задіяно більше 25% економічно активного населення;
2. Наявність у населеному пункті підприємства, на долю якого припадає більше 50% обсягу промислового виробництва [13].

Залежно від ступеня спеціалізації міста в Україні поділяються на:

- вузько спеціалізовані (більше 90% економіки займає одна галузь);
- спеціалізовані (75-90% економіки займає одна галузь);
- помірно спеціалізовані (60-75% економіки займає одна галузь);
- неспеціалізовані (50-60% економіки займає одна галузь) [14].

Найчастіше їх містоутворюючі підприємства є представниками добувної, переробної, машинобудівної, енергетичної промисловості, а також оборонно-промислового комплексу. Наявність цих міст обумовлена історично і більшість з них створювалися за радянською концепцією «Місто навколо підприємства» або як це ще називається – фабричне місто. В умовах планової економіки така модель працювала успішно та була досить популярною: близько 40% міст були монопрофільними [13]. Зараз же в умовах зміни кон'юнктури ці міста стикаються зі складнощами в економічній сфері. Також, через уніфікований та прилаштований під тогочасний режим в країні підхід до планування та будівництва, вони стикаються ще і з проблемами просторового розвитку [7].

Підсумовуючи, проблеми монофункціональних міст можна звести до такого переліку:

1. Залежність бюджету міста від одного підприємства та відсутність економічної гнучкості.
2. Відсутність модернізації головного підприємства, що призводить до зниження ефективності виробництва.

3. Залежність стратегії розвитку міста від стратегії розвитку підприємства.
4. Високе навантаження на екосистему.
5. Низька мобільність трудових ресурсів та відсутність альтернативних варіантів зайнятості.
6. Однорідна професійна спрямованість населення та кадрова залежність від містоутворюючого підприємства.
7. Слаборозвинений середній клас, що складається з невеликої кількості менеджерів, освічених фахівців.
8. Слабо розвинене підприємництво та несприятливі умови для нього.
9. Відтік молоді через непривабливі умови для молодих сімей та відсутність перспектив розвитку.
10. Велика кількість пенсіонерів, зокрема через нижчий пенсійний вік.
11. Складнощі у формуванні місцевої ідентичності через відсутність корінних мешканців.
12. Відсутність нових ідей і вроджений консерватизм невеликих громад, який не сприймає нові, сторонні ідеї.
13. Радянська система планування та будівництва не в змозі задовольняти сучасні потреби населення.

Окрім основних проблем, зараз монофункціональні міста в Україні стикаються із втратою основного джерела поповнення бюджету через війну. Втрата частини ринку збуту та шляхів транспортування своєї продукції, обмежений енергетичний ресурс – усе це змушує припиняти або скорочувати виробництво, звільняти працівників. Через це міста втрачають значну частину свого бюджету, а подекуди стикаються з проблемою безробіття [7].

Не дивлячись на схожі умови на початку свого існування, монофункціональні міста України відрізняються за рівнем соціально-економічного розвитку та добробуту населення [12] [21]. За цими показниками їх можна поділити на 3 групи:

- «Міста-лідери» – характеризуються вищим рівнем соціально-економічного добробуту, аніж середній по Україні. Приклади: Вараш, Нетішин, Южне.

- «Помірно розвинені міста» – рівень соціально-економічного добробуту відповідає середньоукраїнському. Приклади: Покров, Першотравенськ у Дніпропетровській області.

- «Міста з ознаками депресивності», які серйозно відстають за показниками соціально-економічного розвитку, мають складну економічну, соціальну чи екологічну ситуацію, а їх сировинна база вичерпана або близька до вичерпання. Приклад: Добропілля, Марганець, Нововолинськ [14].

Так як більшість монофункціональних міст України мають подібні особливості свого просторового розвитку, заходи для покращення міського середовища будуть також схожими. Серед них:

- Розвиток громадського транспорту з вектором на зниження рівня автомобілізації
- Включення міста у регіональну транспортну систему та позиціонування його як логістичного центру
- Реконструкція житлової забудови
- Ревіталізація колишніх промислових зон
- Створення нових або покращення існуючих рекреаційних зон
- Формування унікального архітектурного образу міста
- Розвиток туризму
- Регуляція діяльності підприємств з екологічної точки зору [13].

Монофункціональні міста – це специфічні одиниці системи розселення, а отже потребують специфічного підходу до управління ними. Активні управлінські втручання, спрямовані на пом'якшення негативних наслідків монофункціональності тут мають відбуватися якщо не з початку існування, то з моменту прояву перших ознак депресивності. Стратегія трансформації монопрофільного міста має складатися з трьох етапів – докризового, етап кризи та

етап відновлення. Для кожного з них характерні різні заходи, спрямовані на підтримку життєдіяльності міста:

- На докризовому періоді важливо розбудовувати місцеве самоврядування, згуртовувати громаду та формувати спільне бачення майбутнього міста, залучати приватний сектор.

- Для етапу кризи важливою є регіональна та міжмуніципальна співпраця, покращення інвестиційного клімату та підтримка вже існуючих та майбутніх підприємців, використання унікальності громади, перекваліфікація працівників замість надання субсидій головному підприємству.

- Після подолання кризи важливо підтримувати економічну гнучкість міста, приділяти особливу увагу до планування, зокрема довгострокового, а також залучати громадськість до управління [14].

Якщо говорити суто про економічну складову, то глибина кризи у моно містах зумовлюється двома факторами:

1. Спеціалізація виробництва і можливості адаптації до попиту на ринку
2. Розмір та ступінь диверсифікації виробничого кластера.

Проаналізувавши їх, можна обрати вектор трансформації економіки: перепрофілювати місто на креативні індустрії («креативне руйнування») або ж диверсифікувати існуючий промисловий кластер («адаптивна реструктуризація»). При цьому обидва вектори не є взаємовиключними, а можуть співіснувати. У першому випадку при перепрофілюванні економіки на креативні галузі, до міста мають залучатися високотехнологічні компанії та створюватися науково-дослідні інститути. У другому випадку при диверсифікації неодмінно будуть розвиватися третинний та четвертинний сектори, а для зміни іміджу будуть залучатися креативні індустрії [13].

Отже, у випадку продовження промислового тренду креативні індустрії є супутнім елементом, а в іншому – основою економічної системи міста. Не дивлячись на те, який вектор розвитку обрано, потрібно дотримуватися курсу на зростання інвестиційної привабливості. На практиці це відображається у

створенні маркетингових стратегій та брендингу, залученні інвестицій, нових знань, технологій, підвищенні мотивації персоналу.

Міста – це центри економічної активності в усіх країнах світу, тому держави зацікавлені у підтримці їх існування та розвитку. Не є винятком і монофункціональні міста, які стикаються з проблемами частіше за інші. Тому в деяких країнах існують окремі політики щодо підтримання мономіст.

В Україні підтримка розвитку монофункціональних міст здійснюється в рамках Загальнодержавної програми розвитку малих міст, яка була вдруге затверджена у 2012 році. До цього ж року діяла Постанова Кабінету Міністрів України «Про Основні напрями забезпечення комплексного розвитку малих монофункціональних міст». Цими документами передбачена підтримка монофункціональних міст шляхом надання державних замовлень їх містоутворюючим підприємствам та підвищення інвестиційної привабливості їх територій за допомогою створення спеціального інвестиційного режиму. Зважаючи на те, що з моменту затвердження Загальнодержавної програми розвитку малих міст пройшло вже понад 10 років, можна зробити висновок, що в окремих моментах вона може бути неактуальною або потребує доповнень. Також не завадило б розробити окрему програму для монофункціональних міст, так як вони дещо відрізняються від звичайних.

2.2. Особливості Горішніх Плавнів як монофункціонального міста

Горішні Плавні – місто, що розташоване у Кременчуцькому районі Полтавської області [7].

Було засноване у 1961 році з початком будівництва Полтавського (тоді Дніпровського) гірничо-збагачувального комбінату. У 1972 році отримало статус міста, а в 2019 році стало центром Горішньоплавнівської ОТГ [7].

Для кращого розуміння контексту Горішніх Плавнів як міста, а зокрема монофункціонального, пропонується охарактеризувати його з суспільно-географічної точки зору.

1. Суспільно-географічне положення

Місто Горішні Плавні розташоване у Північно-Східному економічному районі, а саме на півдні Полтавської області. Відносно столиці України місто розташоване на 312 км на південний схід, а відносно обласного центру – на 108 км на південний захід. За 21 км знаходиться місто Кременчук, що за кількістю населення відноситься до середніх. Місто не є приморським: відстань до Азовського моря – 430 км, до Чорного моря – 470 км. З точки зору транспорту місто Горішні Плавні є дещо ізольованим. На відстані 12 км проходить міжнародна автомагістраль державного значення М-22. У самому місті розташована тупикова залізнична станція Золотнишине. Найближчий залізничний вокзал знаходиться у місті Кременчук на відстані 20 км. Наявний річковий порт, який обслуговує промисловість міста.

Ринком збуту продукції міста є насамперед Кременчуцька агломерація з кількістю населення 511 тисяч осіб. Промислова продукція має широку географію збуту, яка не обмежується Україною.

2. Населення

Станом на 01.01.2022 року кількість населення міста складала 54 755 особи. Динаміка кількості населення має два періоди – позитивний та негативний (рис. 2.1). Перший тривав з 1961 р по 1995 рік, другий з 1995 р донині. Для позитивного

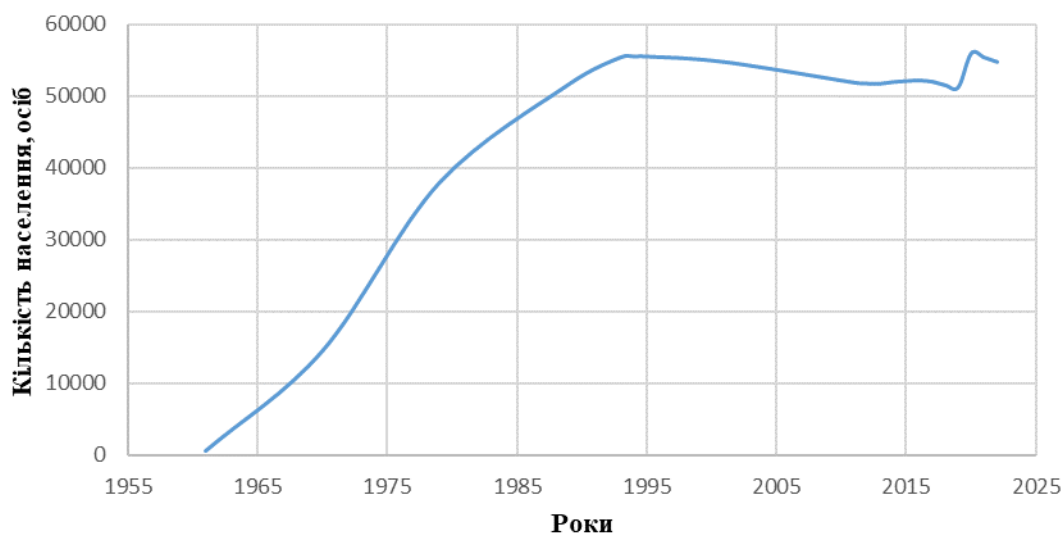


Рис. 2.1. Динаміка кількості населення м. Горішні Плавні за період 1961-2022

періоду було характерне щорічне зростання кількості населення в 42‰, проте різниця на початку та в кінці періоду колосальна – 106‰ та 1,8‰ відповідно. Найбільший темп приросту був характерний для 1970-х років. У негативному періоді значення темпів приросту населення зменшуються від -2,16‰ у 2001 році до -11,25‰ у 2022. Різке збільшення кількості населення у 2020 році відбулося з адміністративних причин [7].

Природний приріст у 2020 році склав -8,3‰, що загалом збігається з тенденцією, характерною для більшості міст України. Динаміка природного приросту за період з 2014 р. до 2020 р. негативна – він зменшився від -1,9‰ до -8,3‰ (рис. 2.2). Спричинене це як спадом народжуваності, так і зростанням смертності. Серед причин:

- Відтік молоді
- Загальні по країні важкі соціально-економічні умови
- Менша тривалість життя, що пов'язане з промисловістю [7]

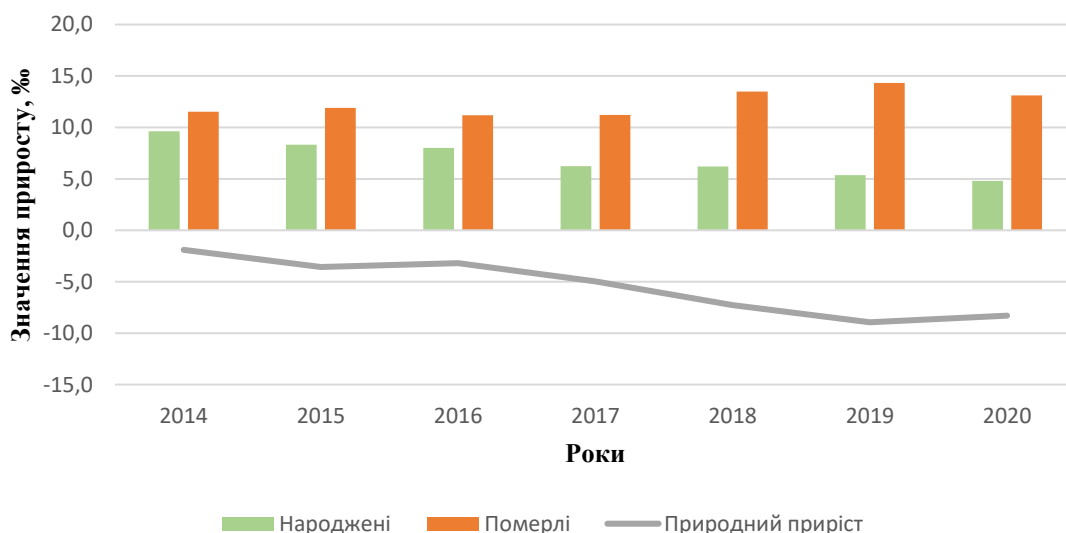


Рис. 2.2. Динаміка природного приросту населення м. Горішні Плавні за період 2014-2020 рр.

Міграційний приріст не має стабільної тенденції до зниження чи зростання. У 2014-2015 рр. він був високим через міграційні процеси в країні спричинені війною на сході. Згодом він знизився і тримався на рівні -2-1‰ щороку (рис. 2.3). В 2022 році через активізацію бойових дій до міста приїхало близько 8000 переселенців, отже міграційний приріст був дуже значним [7].

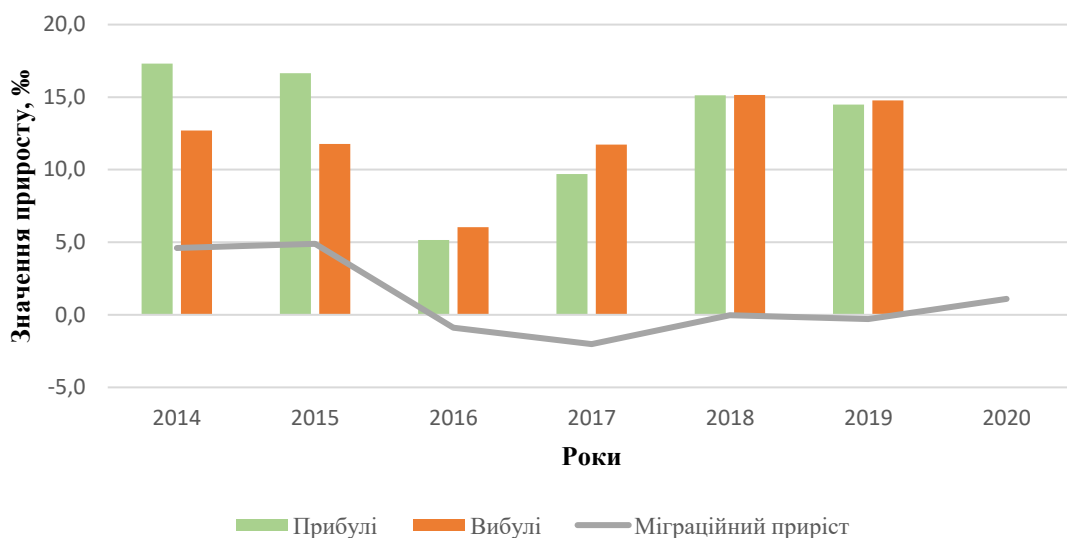


Рис. 2.3. Динаміка механічного приросту населення м. Горішні Плавні за період 2014-2020 рр.

Важливою характеристикою населення міста є його статеві-вікова структура. Статеві структура представлена 47% – чоловіків, 53% – жінок. Вікова структура (рис. 2.4) регресивного типу: дітей – 13%, осіб працездатного віку – 70%, людей старших вікових груп – 17%. В етнічному складі лише 80% припадає на українців, такий відсоток зумовлений тим, що у період активного зростання міста сюди переїжджали люди з усього СРСР [7].

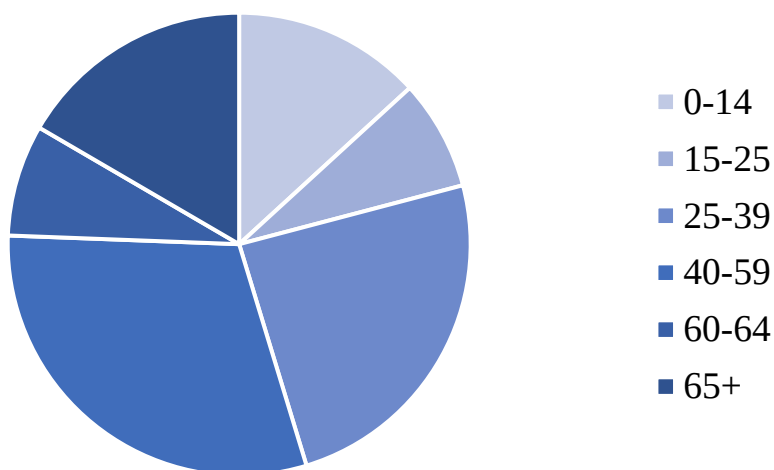


Рис. 2.4. Вікова структура населення м. Горішні Плавні (2021) [5]

Трудові ресурси складають 34 тисячі осіб. У структурі зайнятості населення 58% зайняті у господарському комплексі міста, 6% - на навчанні з відривом від виробництва, 23% складають офіційно не зареєстровані. Із загальної кількості працюючих в господарському комплексі громади 63% зайняті в промисловості,

38% зайняті в сфері послуг (рис. 2.5). Рівень безробіття за період 2018-2022 рр. знизився з 2,5% до 1,7%. Середня заробітна плата у Горішніх Плавнях значно вища за середню по області та по країні в цілому. У 2021 році вона склала 18 545 грн, що на 25% більше ніж по країні, та на 30% більше ніж середня заробітна плата в Полтавській області та Кременчуцькому районі [7].



Рис. 2.5. Галузева структура зайнятості населення м. Горішні Плавні

Важливим показником також є житлове забезпечення населення. Так, станом на 2020 рік на одного мешканця припадає 20,7 м², що майже у два рази перевищує норму [7].

3. Економіка

Основу економіки міста складають підприємства гірничо-добувної галузі промисловості: ПрАТ «Полтавський ГЗК» (основне підприємство міста – на ньому працює 37% зайнятого населення), ТОВ «Єристівський ГЗК» та ТОВ «Біланівський ГЗК». Усі вони належать компанії «Ferrexpo», яка забезпечує 64% надходжень до бюджету міста та 95% реалізованої промислової продукції. За прогнозами, залізної руди в кар'єрах вистачить до 2080 року. У сфері добування корисних копалин методом розроблення кар'єрів, також функціонують Рижівський та Редутський гранітні кар'єри. Отже, основний вид промислової продукції міста: окатиші та щебінь. Окрім цього у Горішніх Плавнях функціонують підприємства таких галузей:

- Виробництво готових металевих виробів – 2;
- Ремонт і монтаж машин та устаткування – 5;
- Хімічні речовини та продукція – 1;

- Виробництво гумових і пластмасових виробів – 2;
- Текстильна промисловість – 9; [7]

Сфера послуг представлена закладами освіти та охорони здоров'я, торгівлі та громадського харчування, культури та спорту тощо. Забезпеченість населення закладами обслуговування складає 81%. Найменша забезпеченість бібліотеками – 50% та пожежними депо – 25% [7].

У сфері малого бізнесу працює 2080 осіб. Основними видами діяльності є обробна промисловість, будівництво, операції з нерухомістю, оптова та роздрібна торгівля [7].

Отже, на підставі економіко-географічної характеристики міста Горішні Плавні можна зробити висновок, що воно дійсно є монофункціональним, згідно з двома критеріями монофункціональності згаданими у попередньому пункті [7].

На основному підприємстві міста – Полтавському ГЗК, зайнято 37% працюючого населення та 22% економічно активного. Тож, за цим критерієм місто не дотягує до монофункціонального. Проте, беручи до уваги те, що усі ГЗК належать одній компанії, яка об'єднує 26% економічно активного населення, можемо вважати місто монофункціональним. За другим показником Горішні Плавні однозначно є мономістом, так як 95% промислової продукції міста виробляється на основному підприємстві, при пороговому значенні для монофункціональності – 50%. Окрім цього, якщо деталізувати ступінь спеціалізованості, використовуючи структуру надходжень до бюджету, місто є помірно спеціалізованим [7].

4. Планувальна структура

Горішні Плавні – це типове місто з радянською забудовою та усіма елементами що їй характерні: широкі вулиці, великі площі, тощо. У місті відсутній центр у класичному його уявленні. У кожному мікрорайоні економічна активність концентрується вздовж вулиць, тому можна говорити про існування мікрорайонних громадських центрів. Для підтвердження цього авторкою було проведене профільне районування однієї з головних вулиць міста. Проспект Героїв Дніпра є однією з основних планувальних осей міста та є однією з

найдовших (3,26 км) та найширших (60 м) вулиць. Вулицю було поділено на 18 відрізків (рис.2.6) та кожен з них, шляхом особистого спостереження, оцінено за кількістю присутніх відвідувачів та закладів обслуговування. На графіку можемо бачити чітку різницю між центром та периферією, але при цьому в центрі також є «прогалини», що зумовлені просторовою організацією міста. Окрім цього, виділяються осередки концентрації закладів сфери послуг та людей (рис. 2.7, 2.8) – це ділянки № 6, 7, 11, 12, 14. Отже, на основі цього можемо говорити про формування мікрорайонних громадських центрів [7].



Рис. 2.6. Функції виділених ділянок



Рис. 2.7. Кількість закладів обслуговування

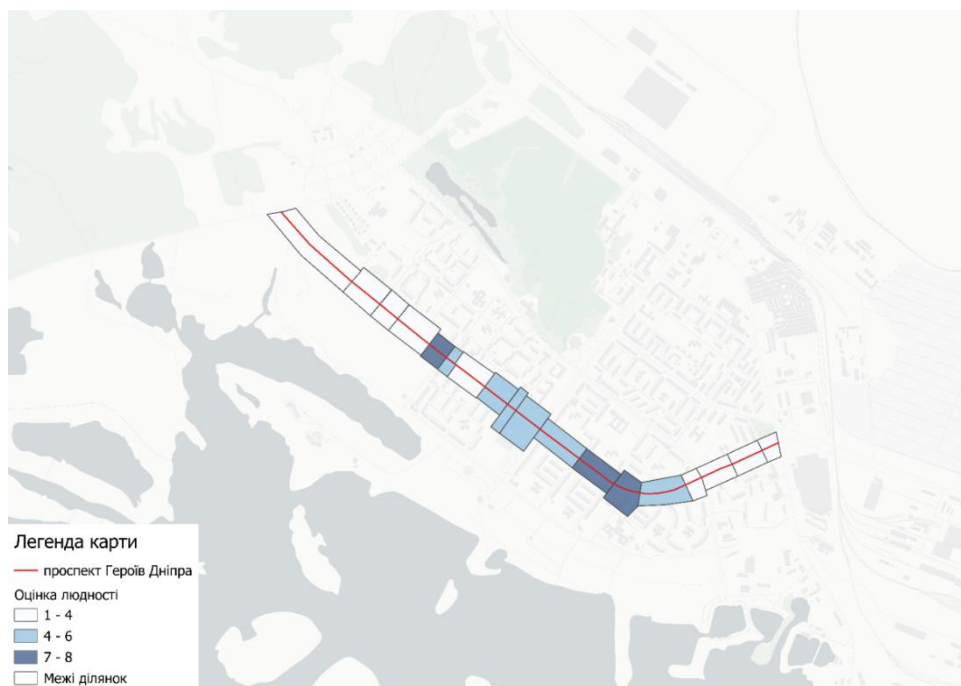


Рис. 2.8. Людність ділянок

Планувальна структура міста Горішні Плавні представлена такими зонами: селітебна, рекреаційна, промислова, комунально-складська, зона зовнішнього транспорту (рис. 2.9).

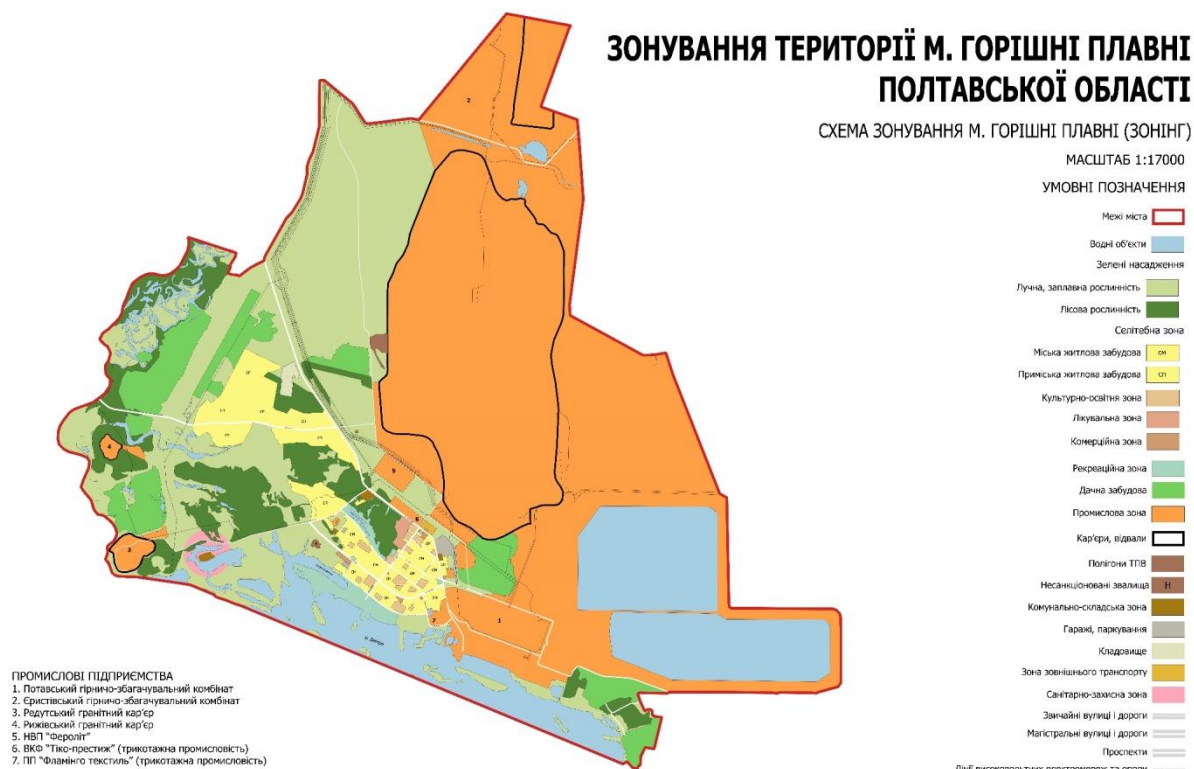


Рис. 2.9. Зонування території м. Горішні Плавні

Селітебна зона

Складається з двох частин: приміської та міської. Приміська забудова розташована у західній частині міста. Обмежена вул. Соборною, Андрія Строни і заказниками «Лісові озера» та «Заплава Псла». Представлена садибною забудовою та невеликою кількістю малоповерхових багатоквартирних будинків.

Міська частина розташована на узбережжі р. Дніпро у межах вулиць Андрія Строни, Першопрохідців, Соборної, Портової та Конституції. Забудова основної частини міста представлена будинками поверховістю від 2 до 14 поверхів (рис. 2.10): 57% складають п'ятиповерхова забудова, 37% - дев'ятиповерхова. Також наявні два невеликі осередки садибної забудови. 97% будинків були зведені ще за часів СРСР. Основними планувальними осями зони є проспект Героїв Дніпра та вул. Миру.



Рис. 2.10. Поверховість житлової забудови

На території зони міської забудови виділено ряд підзон. Культурно-освітня зона представлена осередками, на території яких знаходяться навчальні заклади (школи, садочки, професійно-технічні училища та коледж), міський палац культури і творчості з Театральною площею біля нього та міська рада з прилеглою територією. Лікувальна зона включає в себе міську поліклініку, лікарню, відділення швидкої допомоги та інші заклади охорони здоров'я. До комерційної

зони було віднесено міський ринок, що розташований біля затоки Барбара та декілька торговельних центрів.

На приміській території комерційні та культурно-освітні зони відсутні, що на мою думку є недоліком.

Рекреаційна зона

Рекреаційна зона міста має значну площу та складається з міського парку відпочинку та набережної р. Дніпро. Значну частку території міста займають зелені насадження, зокрема ліси та поля (природні). Ці території також можна віднести до рекреаційних зон, так як місцеве населення їх саме так і використовує. Окрім цього частина цих територій належить до заказників «Лісові озера» та «Заплава Псла».

Дачна забудова включає у себе більше 15 садових товариств розташованих на узбережжі р. Псел, а також на південному заході та півдні від промислової зони. Частина з них знаходяться в умовах, де неможливо забезпечити відпочинок жителів міста. Вони потрапляють в санітарно-захисні зони від інженерних комунікацій, до вибухонебезпечних зон, а також деякі знаходяться на території промислової зони.

Промислова зона

Промислова зона займає найбільшу частину території міста – 54 %. Розташована переважно вздовж залізної дороги в північно-східній та східній частинах міста, а також включає два промислові осередки на заході міста. За рахунок залізниці вона чітко відділена від селітебної зони. Представлена низкою підприємств гірничо-добувної промисловості, рядом малих підприємств розміщених вздовж залізниці та декількома підприємствами легкої промисловості безпосередньо на житловій території міста. Основну частину промислової зони можна поділити на дві частини – кар'єри, що займають більшу її частину, знаходяться на півночі та безпосередньо виробнича, що знаходиться на узбережжі Дніпра.

Комунально-складська зона

Комунально-складська зона представлена рядом підприємств, розміщених вздовж залізниці та окремих складів і баз, хаотично розміщених між залізницею та промисловою зоною. Існуюче кладовище знаходиться в північно-західній частині міста. Зона гаражів та паркувань представлена гаражним товариством на північному-сході біля промислової зони та низкою паркувань в межах житлової забудови. Подальший розвиток комунально-складських територій буде відбуватися за рахунок перепрофілювання та впорядкування території вздовж залізниці (між залізницею та ГЗК), також передбачається розширення існуючого кладовища та організація нового.

Зона зовнішнього транспорту

Зона зовнішнього транспорту досить невелика. Вона включає у себе залізничну станцію Золотнишине та автостанцію (зараз не функціонує).

Зважаючи на природні умови міста, головними просторовими обмеженнями його розвитку є водні об'єкти на півдні та заході, антропогенні форми рельєфу на півночі та промислова зона на сході.

Як зазначалося вище, для монофункціональних міст характерний приблизно однаковий перелік проблем. Горішні Плавні не виняток. Отже, серед проблем розвитку досліджуваного міста:

1. **Залежність бюджету від одного підприємства.** Не дивлячись на помірну спеціалізацію, більше половини бюджету надходить з одного джерела, що позбавляє місто гнучкості. В умовах війни гірничо-збагачувальні комбінати стикнулися з проблемами відвантаження продукції, втратою ринків збуту та обмеженими енергоресурсами, що змусило скоротити обсяги виробництва та відповідно штат працівників [7].
2. **Однорідна професійна спрямованість населення та відсутність альтернативних варіантів зайнятості.** Проблема відсутності альтернативних варіантів зайнятості гостро постала у поточний час через проблеми на основному підприємстві. Частина працівників, яких

скоротили або перевели на менший оклад, просто виїхали з міста. При цьому для населення характерна однорідна професійна спрямованість, яка посилюється спеціалізацією закладів професійної освіти у місті [7].

3. **Високе навантаження на екосистему.** Не дивлячись на те, що за даними Центральної геофізичної обсерваторії імені Бориса Срезневського [17] Горішні Плавні щонайменше з 2018 року мають статус найчистішого промислового міста в Україні, промислові підприємства все одно впливають на навколишнє середовище. Так, через відкачування ґрунтових та підземних вод з кар'єрів їх рівень впав і на навколишній території, що спричинило ще більше засолення ґрунтів. Окрім цього, вода, яку постачають мешканцям є надмірно мінералізованою, зокрема і через промислову діяльність [7].
4. **Відтік молоді через непривабливі умови для молодих сімей та відсутність перспектив розвитку.** Головним чином ця проблема зумовлена відсутністю різноманіття серед варіантів зайнятості, що особливо непривабливо для молоді, яка більше дивиться в сторону інтелектуальної, а не фізичної праці [7].
5. **Специфічний характер місцевої ідентичності через відсутність корінних мешканців.** Значна частина мешканців міста є іммігрантами мало не з усіх країн колишнього СРСР, що звісно вплинуло на формування місцевого менталітету, який певним чином відрізняється від інших міст та тим більш сіл Полтавщини. При цьому, зважаючи на промислову спеціалізацію традиції та практики населення більш подібні до мешканців міст Придніпров'я та Донбасу, ніж Полтавщини, яка традиційно є аграрним регіоном [7].
6. **Відсутність нових ідей і консерватизм.** На основі власних спостережень та опитувань проведених авторкою («Опитування щодо комфортності міста» [7] та опитування в межах цієї дипломної роботи), можна зробити висновок, що місто Горішні Плавні характеризується одночасно низькою соціальною активністю мешканців та закритістю

влади до діалогу. Характер взаємодії влади та населення можна порівняти з замкненим колом, в якому більшість населення не проявляє ініціативи до участі у розвитку міста (прикладом є низька відвідуваність громадських слухань), влада впроваджує певні заходи не зважаючи на думку населення, яке потім висловлює свою незадоволеність діями влади, але продовжує чекати змін. Однак у ситуації що склалася винні обидві сторони, так як влада не шукає шляхів побудови діалогу з населенням, про що свідчить застарілість сайту міста, який є чи не єдиним джерелом інформації про діяльність міської ради.

- 7. Радянська система планування та будівництва не в змозі задовольняти сучасні потреби населення.** Горішні Плавні – типовий приклад радянського міста з широкими вулицями, великими площами та однаковими будинками. З плином часу вся ця спадщина приходить у незадовільний стан, а на відновлення або немає ресурсів, або це є просто недоцільним, як наприклад заміна асфальтного покриття на площі, якою ніхто не користується, проте своїм станом вона псує естетичний вигляд міста [7].

2.3. Теоретичний аспект досліджень публічних просторів та їхньої ревіталізації

Публічні простори є надзвичайно важливою складовою міського простору, яка відповідає не лише за рекреаційну чи естетичну складову. Якісно сплановані сквери чи парки позитивно впливають на психічне здоров'я населення, його благополуччя, соціальну активність та навіть мікроклімат міста, якщо мова йде про високий відсоток озеленення.

Існуюча література [6] [8] [9] містить різні погляди на дефініцію публічного простору та концентрується на різних його аспектах. Узагальнюючи, публічний простір можна визначити як відкриту, багатолюдну територію міста доступну для

усіх його мешканців, основною функцією якої є комунікативна. Вона сприяє формуванню згуртованої громади, яка дозволяє людині відчувати себе частиною чогось більшого. Міста з високим рівнем соціальної згуртованості мають більшу привабливість, комфортніше психологічне середовище. Згуртованість також відіграє велику роль у впровадженні партисипації, так як вона створює підґрунтя для діалогу. Говорячи, зокрема, про монофункціональні міста, формування соціальної згуртованості є важливою на докризовому етапі їхнього розвитку для попередження занепаду міста.

Огляд наявної літератури показав, що існує велике різноманіття класифікацій публічних просторів за різними ознаками: від характеру рельєфу до історичної періодизації. Однак, беручи до уваги тему дипломної роботи та контекст міста Горішні Плавні, варто зосередитися лише на декількох з них.

За розміщенням в структурі міста громадські простори можна класифікувати, як:

- центральні (загальноміські), до яких відносяться площі, парки, пішохідні простори, набережні;
- периферійні (районного значення), в якості яких розглядаються плази перед кінотеатрами, сквери, зелені зони [1]

За функціональним призначенням:

- меморіальні (меморіальні комплекси, міста пам'яті),
- місця масових громадських дій та громадської діяльності (площі для демонстрацій, парадів народних зібрань і мітингів,
- центри (площі) перед громадськими будівлями та спорудами унікального характеру (культурно видовищні споруди, театри, музеї, виставкові павільйони, стадіони, тощо.),
- центри торгівельні та громадського харчування, що розміщуються близько універмагів та ринків: торгівельні центри, будинки побуту, кафе, ресторани,

- транспортно-планувальні вузли (вокзальні площі, що організовуються у залізничних, морських, річкових і автомобільних вокзалів, а також у аеропортів, площі транспортних розв'язок тощо) [1]

За типом планувальної структури:

- точкові («Острівне» розміщення в міській структурі; формуються на території громадських центрів, скверу, міжбудинкових площадках, при громадських спорудах);
- лінійні (громадський простір та його функції розташовані в повздовжньому напрямку; формується на території бульварів, прогулянкових – пішохідних алей, набережних);
- площинні (громадський простір має форму площі, на якій розташовані його функції);
- розосереджені (функції розташовані в різних місцях та віддалені одна від одної на задану відстань) [1].

Ревіталізація – це процес покращення фізичного середовища старих районів з перспективою позитивного впливу і на соціальне благополуччя мешканців. Часто ревіталізації піддають саме публічні простори, так як в цьому випадку її результат буде відчутним для якомога більшої частки мешканців району. Якісні публічні простори дозволяють забезпечити інтеграцію різних соціальних груп завдяки різноманітності можливостей їхнього використання.

Модерністські райони чи не найчастіше піддаються ревіталізації через застарілість цього планувального підходу. Під час розробки такого району враховуються потреби середньостатистичного, на думку планувальників, містянина, що не залишає місця для соціального різноманіття. Також подібні райони не є стійкими у часі, так як для задоволення змінних потреб місто має бути гнучкою структурою.

Позитивний вплив ревіталізації на модерністські райони доведений численними дослідженнями. Одним з вдалих кейсів є район Жирмунай у Вільнюсі. Згідно з результатами опитування 17% жителів відчули покращення свого економічного добробуту, 17% мешканців познайомилися зі своїми сусідами

(що представляє позитивні зміни в їхньому соціальному добробуті), а 95% жителів вказали, що їм подобається сусідство (що свідчить про позитивні зміни в їх соціальному самопочутті) [26].

2.4. Характеристика публічних просторів міста Горішні Плавні

Місто Горішні Плавні має досить розвинену мережу публічних просторів, яка складається з двох великих рекреаційних зон (парк та набережна), низки скверів та площ. Також сюди можна віднести і прибудинкові території багатоповерхівок та вулиці, так як вони теж підпадають під визначення публічного простору.

Для аналізу публічних просторів міста було розроблено 3 карти за ознаками типу простору, доступності та ступеня озеленення.

Найбільшу площу мають рекреаційні зони – 54,4%, які включають набережну та міський парк (додаток А). Ці публічні простори є площинними, та включають не тільки штучно облаштований простір, а й ареали природних ландшафтів. Наступною за площею є категорія прибудинкових територій, тобто дворів – 27,7%. Вулиці займають 16,3% площі всіх публічних просторів. І найменший відсоток припадає на сквери та площі – 1,2% та 0,4% відповідно.

Як можемо бачити, точкові публічні простори мікрорайонного значення займають менше 2%. У комбінації із застарілістю дизайну та функціональності наявних скверів, можна говорити про недостатню забезпеченість населення таким видом публічних просторів. Варто також зазначити, що єдиний сучасний сквер розташований в західній частині міста з новішою забудовою, що створює певну територіальну диспропорцію у забезпеченості.

Окрім існуючих публічних просторів були виділені також перспективні ділянки. Зокрема це площа перед міською радою та прилегла до неї територія, пішохідна зона біля бібліотеки, а також три ділянки в східній частині міста.

Озеленення міст є важливим фактором, що впливає на якість життя населення. Окрім естетичної складової, рослинність має також і прямий вплив на здоров'я населення, як психічне так і фізичне, а також формує комфортний мікроклімат [20]. Явище міського острова тепла набуває все більшого поширення в умовах зміни клімату, особливо у містах з великими промисловими підприємствами. Горішні Плавні, як вже зазначалося на початку розділу, мають промислову спеціалізацію та велику промзону на схід від житлової. З огляду на це, питання озеленення є ще більш важливим для цього міста, тому була створена карта озеленення публічних просторів (Додаток Б). Для цього, використовуючи супутникові знімки Google Maps та власні спостереження, було оцифровано усі дерева в житловій зоні, а саме площу, яка вкрита їхніми кронами. Наступним кроком було вирахування відсотку озеленення кожного з просторів нанесених на першу карту. Було виявлено, що середній рівень озеленення складає 34%, що також видно і з карти, яка вкрита переважно відтінками помаранчевого та червоного кольорів. Найвищий рівень озеленення мають рекреаційні зони – 55%, зокрема через наявність лісових насаджень. На другому місці сквери – 49%. Середній рівень озеленення дворів та вулиць збігається з середнім по місту та складає 37% та 32% відповідно. Найменший рівень озеленення мають площі – 4%. Примітною є і територіальна диференціація кількості насаджень, а саме те, що у старій частині міста двори, вулиці та сквери є більш зеленими, ніж ті ж види публічних просторів у нових районах. Зважаючи на історію забудови міста можна виділити дві причини утворення такої диспропорції:

1. Штучний ландшафт. Новіші райони розташовані на намитій поверхні, яка відповідно початково не мала рослинності та зараз має гіршу якість ґрунту.
2. Різниця у планувальних підходах. Забудова міста розпочалася у 60-х роках минулого століття, коли містопланувальники намагалися дотримуватися концепції місто-сад, тому міські райони цього періоду являли собою будинки серед зелені. Більш нова забудова міста здійснювалася у 70-80-х роках, коли пріоритетом була кількість забудови

та її дешевизна. Тому будинки та рослинність помінялися місцями і нові райони вже являли собою зелень серед будинків, а подекуди повну її відсутність. Якщо ми говоримо про сучасну забудову, то тут взагалі головним пріоритетом вбачається забезпечення достатньої кількості паркомісць, що не залишає місця для озеленення.

Третьою була створена карта 5-хвилинної доступності скверів та рекреаційних зон (Додаток В). Як можемо бачити, майже уся житлова забудова знаходиться у зоні 5-хвилинної доступності скверів. Однак, якщо говорити про великі рекреаційні зони, то вони не охоплюють крайні східні будинки. Однак у комплексі ці два види публічних просторів охоплюють усю житлову забудову, взаємно компенсуючи один одного.

У попередньому пункті була висловлена думка щодо так званої функціональної прірви у географічному центрі міста. Також ми можемо говорити про відсутність вираженого центру міста у вигляді площі чи іншого публічного простору. Одним із наслідків цього може бути низька згуртованість громади. Для підтвердження цієї гіпотези було проведене опитування населення за таким алгоритмом:

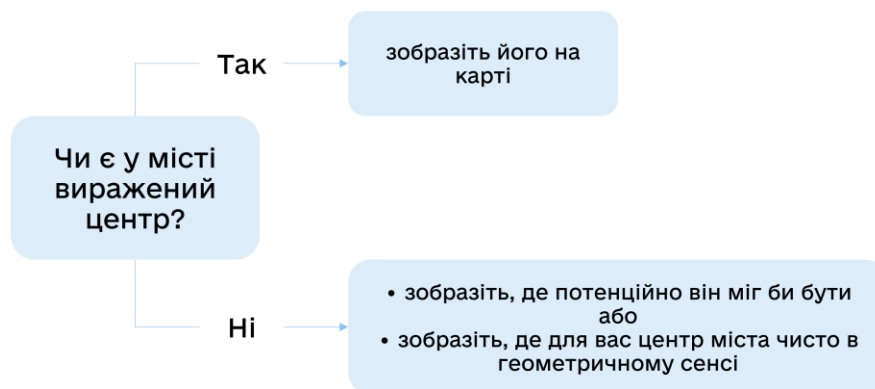


Рис.2.11. Алгоритм опитування населення про наявність сформованого центра міста

Опитування проводилося 08.04.2024 року на вулицях міста. Загалом опитано було близько 50 осіб. Отримані результати були опрацьовані та оформлені у вигляді теплової карти (Додаток Д), яка показала, що існує два місця, які згадувалися як центр міста найчастіше – це площа перед міською радою та площа

перед палацом культури. При цьому 80% респондентів вказали, що чіткий центр у місті відсутній.

Центр міста часто не має чіткого територіального визначення, але це більше характерно для великих міст. Однак, відсутність перцепційного центра у місті з населенням близько 50 тисяч осіб та переважно багатоповерховою забудовою, що зумовлює компактність, є дивною та навіть лякаючою з точки зору впливу на формування місцевої територіальної спільноти.

Отже, головним завданням цієї роботи є шляхом ревіталізації сформувати центр міста, який буде стимулювати соціальну згуртованість, збільшить забезпеченість населення публічними просторами та підвищить якість життя. Беручи до уваги результати опитування, було вирішено об'єднати два потенційних центри, що також відповідає концепції якорів та стежок, описаній у першому розділі. Якорями тут виступають палац культури та міська рада, а стежкою між ними – пішохідна зона вздовж пошти та бібліотеки. Також, зважаючи на незадовільний стан та значний рекреаційний потенціал набережної, було вирішено додати її до проєкту шляхом з'єднання ділянок через поле поряд з міською радою. Таким чином ми отримаємо цілісний лінійний простір, який буде притягувати мешканців з обох частин міста. Окрім цього передбачаючи потенційний поштовх до розвитку прилягаючих мікрорайонів, буде доцільним розглянути і перспективи ревіталізації мікрорайону №10, у який входять пошта та бібліотека.

РОЗДІЛ 3. ЗАСТОСУВАННЯ СУЧАСНИХ КОНЦЕПЦІЙ МІСЬКОГО РОЗВИТКУ ПРИ ПЕРЕТВОРЕННІ ПУБЛІЧНИХ ПРОСТОРІВ ГОРІШНІХ ПЛАВНІВ

3.1. Оцінка планувальної та стратегічної документації Горішніх Плавнів у контексті сучасних концепцій міського розвитку

Планувальна та стратегічна документація міста Горішні Плавні представлена стратегією розвитку міста Горішні Плавні до 2028 року, генеральним планом та маркетинговою стратегією Горішньоплавнівської міської ОТГ.

В контексті даної роботи доцільним буде оцінити перераховані документи з точки зору описаних у першому розділі концепцій міського розвитку. Розглянуті концепції головним чином спрямовані на просторове планування і лише як наслідок цього планування в них розглядаються зміни у соціальному просторі міста. Однак інтегрований розвиток передбачає рівномірну трансформацію усіх сфер життєдіяльності міста.

Стратегія розвитку міста Горішні Плавні до 2028 року концентрується на 3 стратегічних напрямках: «Місто розвиненого експортоорієнтованого бізнесу», «Комфортне, енергоефективне та екобезпечне місто», «Місто відкритого креативного простору та активної громади».

Перший напрям передбачає заходи спрямовані на розвиток підприємництва. Серед них створення бізнес-центру та надання відповідних освітніх послуг, стимулювання підприємців шляхом проведення конкурсу бізнес-проектів та надання грошової допомоги для реалізації. Широка низка заходів спрямована на забезпечення бізнесу кваліфікованими кадрами, серед них проведення тренінгів, семінарів та курсів. Кластеризація пропонується як інструмент для подолання спільних проблем малого та середнього бізнесу. Окрім цього, для залучення інвесторів передбачається оновлення просторово-планувальної документації та створення умов для інвестування у браунфілди та грінфілди.

Другий напрям містить в собі велику кількість заходів інженерного спрямування, наприклад проведення енергоаудиту та термомодернізації житлової та комунальної забудови, модернізація системи котельних, утилізації сміття, водопостачання. Однак передбачено також облаштування набережної міста, створення велосипедної інфраструктури, впорядкування водних об'єктів міста та його озеленення.

Третій напрям має на меті створення активної громади та покращення взаємодії між владою та населенням. Серед конкретних заходів можна виділити такі:

- підвищення рівня освіченості серед молоді та формування у її представників активної громадської позиції;
- впровадження екоосвіти;
- створення арт-простору для можливості розвитку мешканців у арт-сфері;
- модернізацію бібліотеки для перетворення її на привабливий для містян простір;
- підвищення рівня інклюзивності;
- залучення населення до управління містом.

Отже, оцінюючи стратегію розвитку міста з точки зору сучасних концепцій міського розвитку можна сказати, що найбільше вона співпадає з підходами інтегрованого розвитку. Одним з принципів інтегрованого розвитку для депресивних міських районів є «Зміцнення місцевої економіки та місцевої політики ринку праці», що у стратегії відображається у першому напрямі. Серед іншого, інтегрованість проявляється у покращення фізичного середовища, наприклад шляхом покращення енергоефективності будівель, запровадження партисипації, розвитку населення, зокрема для підвищення соціальної активності. Однак, окрім підходів інтегрованого розвитку, простежуються й елементи інших концепцій, зокрема розвиток велосипедної інфраструктури та підвищення рівня інклюзивності – пішохідне та м'яке місто, впорядкування озеленення та водних об'єктів – зелене місто.

Окремо варто зауважити, що низка заходів, що входять до першого напрямку стратегії, допоможуть місту стати на шлях диверсифікації своєї економіки шляхом розвитку підприємництва у нових для економіки міста галузях.

Проте, не дивлячись на те, що пройшло вже більше половини строку дії стратегії, її реалізація залишає бажати кращого. Передусім це зумовлено впливом зовнішніх факторів, таких як пандемія коронавірусу та повномасштабне вторгнення, але з боку влади все ж спостерігається вибірковий характер виконання запланованого. Велика частина реалізованих проєктів або тих, що на стадії реалізації, спрямована на просторовий розвиток, в той час як соціально-економічні аспекти певним чином ігноруються. Така диспропорція спричиняє екстенсивний розвиток. Окрім цього багато чого реалізується «в тіні», тому важко оцінити ступінь дотримання стратегії міста. Серед проєктів які виконуються:

- Часткове оновлення та оприлюднення містобудівної документації (генеральний план, детальні плани територій);
- Розвиток велоінфраструктури, хоча в деяких аспектах сумнівний;
- Модернізація мережі вуличного освітлення;
- Часткова термомодернізація комунальних будівель;
- Реконструкція котельних та каналізації;
- Часткове впорядкування берегової смуги водосховища та паркового озера;
- Реконструкція системи поливу та озеленення;
- Впровадження навчання школярів за програмою «Інтелект України»;
- Екологічні конкурси та гуртки;
- Розвиток олімпійських видів спорту, зокрема серед інваспортсменів;
- Конкурс молодіжних проєктів;
- Впровадження громадського бюджету та петицій.

Як можемо бачити, близько 60% стосуються просторової складової. Такий вибірковий характер дотримування стратегії можна пояснити бажанням влади підтримувати свій рейтинг за рахунок діяльності, яку можна побачити без заглиблення населення у тему міського розвитку. Окрім цього, процес виконання

поставлених цілей не можна назвати інтегрованим, так як часто відсутнє дотримання принципу комплексності. Так, наприклад, велодоріжки прокладаються на тротуарах, зокрема вузьких, тобто розвиток велоінфраструктури відбувається на шкоду пішоходам. Такий підхід повністю суперечить концепції пішохідного міста. Благоустрій набережної відбувається уривками, наприклад, плиткою було прокладено доріжку вздовж якої розмістили лавочки, проте поверхня, на якій вони стоять, нерівна і сидіти на них некомфортно.

Серед проектів, які не виконуються, багато таких, що спрямовані на діджиталізацію та залученість громади. Ці аспекти надзвичайно важливі для сучасного міста і їх ігнорування не досить зрозуміле.

Другим з основних планувальних документів є **Маркетингова стратегія Горішньоплавнівської міської ОТГ**. Вона включає в себе опис концепції бренду громади та опис плану дій за двома стратегічними напрямками – «Позиціонування громади» та «Маркетингова комунікація». Можна сказати, що маркетингова стратегія доповнює основну стратегію у соціальній сфері та разом вони формують систему цілей розвитку м. Горішні Плавні (Додаток Е). Серед запропонованих у маркетинговій стратегії проектів:

- Створення коворкінгу;
- Впровадження концепції розумне місто;
- Створення нових маршрутів громадського транспорту для школярів та розробка карти маршрутів громадського транспорту;
- Формування освітніх хабів на базі бібліотек;
- Надання послуг для бізнесу та створення економічного профілю громади.

Підсумовуючи можна сказати, що маркетингова стратегія також найбільше відповідає принципам інтегрованого міського розвитку, так як спрямована на економіку та соціальну сферу. Однак вона також включає і заходи з розвитку громадського транспорту, що є кроком до покращення пішохідності міста. Окрім цього варто зазначити, що окрім згадки про концепцію розумного міста стратегія не містить конкретних заходів з її запровадження.

Останнім з трьох головних елементів містобудівної документації є генеральний план міста. У 2020 році, тобто вже після затвердження стратегії розвитку міста, до нього були внесені зміни. Згідно з цими змінами планується будівництво сонячної електростанції, сміттєпереробного заводу, багатофункціональних торгово-розважальних комплексів на набережній, аквапарку, спортивно-оздоровчого комплексу з басейном, музею під відкритим небом, парку розваг та відпочинку, кінно-спортивного клубу. Також запланована забудова нових мікрорайонів у західній частині житлової зони та частини набережної. Загалом генплан лише частково відповідає тому, що зазначено в стратегіях, його інтегроване спрямування можна поставити під питання. Згідно з принципами інтегрованого розвитку має відбуватися ефективне використання наявних ресурсів. Однак постає питання чи є будівництво аквапарку та торгово-розважальних комплексів на набережній обґрунтованим? Ці проекти є досить дорогавартісними та їх будівництво має відбуватися лише у випадку відсутності інших більш важливих потреб та наявності значного попиту. Аквапарк беззаперечно є популярним варіантом проведення дозвілля та згідно з опитуванням щодо комфортності міста [7] фігурує серед запитів населення, проте він ймовірно буде користуватися попитом лише у перший час, а згодом кількість відвідувачів зменшиться, що зумовлено розмірами міста. Чи є також обґрунтованою і забудова набережної житлом? Ця територія має потужний рекреаційний потенціал та при грамотному використанні може стати туристичною точкою тяжіння для мешканців не тільки міста, а і сусідніх громад.

Генеральним планом міста передбачається виділення 13 нових ділянок під торгові центри, однак така пропозиція перевищує попит. При цьому більша частина з цих ділянок сконцентровані у новій частині міста, що ніяк не допомагає вирівняти просторову диспропорцію у розвитку. Такий підхід до планування забудови має цілу низку проблем, які буде описано далі.

Функціональне зонування не є ефективною моделлю міського планування, що видно на прикладі радянських мікрорайонів. Одноцільове призначення будівель робить їх нестійкими до змінних у часі потреб суспільства та викликає

хаотичні трансформаційні процеси, як наприклад комерціалізація перших поверхів. Окрім цього зважаючи на обмеження у просторовому зростанні міста, описані у другому розділі, постає питання чи є такий підхід до землекористування ефективним. Альтернативним підходом є планування багатофункціональних будівель у яких, наприклад, на першому поверсі знаходяться комерційні приміщення, на другому офісні, а на третьому та вище – житлові.

В житлових кварталах комерція активно використовується переважно ввечері. Тому якщо у кожному кварталі буде виділена окрема ділянка під магазин, ця територія буде простоювати у іншу частину дня. В той час як розмістивши комерцію на перших поверхах будинків ми зможемо збільшити кількість населення кварталу або ж створити на місці торгового центру публічний простір. Іншою проблемою є доступність цього об'єкту для різних будинків одного кварталу. Припустимо, що одна така будівля містить в собі продуктовий та побутовий магазини і кафе. За такої умови найближчий будинок буде мати найбільшу забезпеченість усіма видами послуг, а більш віддалені будинки будуть мати найменшу забезпеченість. У разі розташування комерції на перших поверхах є ймовірність, що ці заклади розосередяться по кварталі та поставлять усі будинки в рівні умови. З цього випливає інша проблема окремо розташованого ТЦ – навколо нього буде концентруватися уся активність у кварталі, натомість вулиці будуть спустошені, люди не матимуть мотивації пересуватися ними. Такий сценарій розвитку подій нагадує описані у пішохідному місті райони, в яких на вулицях є лише машини. В цей же час комерціалізовані перші поверхи, по-перше підвищать цікавість фасадів, по-друге витягнуть людей на вулиці та змусять їх проводити тут більше часу. Останньою проблемою є мінімізація випадкових контактів, важливість яких зазначається у концепції м'якого міста. Пересуваючись районом збільшується ймовірність зустріти сусідів або просто завести розмову з перехожими, натомість маючи торговий центр, який містить в собі усі необхідні послуги, людина навряд чи після задоволення своїх потреб піде кудись окрім дому.

Звісно є вірогідність того, що окрім окремих торгівельних центрів передбачаються і активні перші поверхи, однак тоді виникає питання навіщо стільки комерційних приміщень.

Окрім усіх згаданих загальних недоліків такого підходу до планування, варто звернути увагу і на існуючі у місті тенденції до розвитку комерційної сфери. Зараз тут існує низка торгових центрів, які в останні роки все більше спустошуються, в той час як на перших поверхах житлових будинків все більше квартир переоблаштовуються під комерцію. З цього можна зробити висновок, що місто більше не потребує окремих центрів обслуговування населення.

У підсумку до цієї частини можна сказати, що не варто заковувати місто у рамки функціонального зонування, натомість потрібно створювати таке середовище, яке може вільно трансформуватися під потреби людей.

Окремо варто розглянути і ділянки під торгово-розважальні комплекси на території набережної. Як вже згадувалося вона має великий рекреаційний потенціал, а такий підхід до планування може спричинити її надмірну комерціалізацію та порушення атмосфери єднання з природою та активного відпочинку.

Отже, підсумовуючи можемо говорити, що генеральний план міста виглядає сумнівно з точки зору сучасних концепцій міського розвитку та знову повертає місто до радянських планувальних підходів.

Ознайомившись з планувальною документацією міста можна сказати, що вона містить мало інформації про перетворення публічних просторів. Єдиною згадкою про них є необхідність реконструкції набережної, однак конкретні заходи у стратегіях розвитку не представлені. З генерального плану можна зробити висновок, що передбачається забудова певної її частини та активна комерціалізація, зокрема шляхом створення ТРК, аквапарку, музею та інших об'єктів.

3.2. Оцінка інституційної бази Горішніх Плавнів у контексті сучасних концепцій міського розвитку

З огляду на аналіз існуючих планувальних документів, а особливо генерального плану, можемо сказати, що міська влада не дуже готова до впровадження заходів, що відповідають принципам концепціям м'якого, пішохідного та зеленого міста. Те ж саме можна сказати і про інтегрований підхід до планування, оскільки наразі стратегія реалізується з позиції вигідності для влади. Вже зараз порушені принципи співпраці та залученості. Також у наступних пунктах буде описане опитування щодо концепції ревіталізації центру міста, у якому зокрема брали участь і представники влади. У своїх коментарях вони наголошували на тому, що за генеральним планом призначення ділянок, що охоплюються розробленою концепцією, мають зовсім інше призначення, а саме: *«Щодо марсового поля, то там передбачена торігевльно-розважальна зона. Тобто відповідно до генерального плану міста, там у перспективі може бути збудований об'єкт типу кінотеатр, Макдональдс та таке інше».*

Готовність населення до змін також не є однозначною, так як згідно з результатами опитування, яке буде описане далі, люди діляться на дві категорії: ті хто радо сприймають будь-які зміни, а особливо якщо вони мають риси сучасності, та друга категорія тих, хто сприймає усе, що пропонується, в штики та вважає, що сучасний стан міста є нормальним. Щодо категоричної позиції другої групи також свідчить і реакція на будь-які дії влади, що спостерігається у соц-мережах. Наприклад, близько 5 років тому на одній з вулиць було вирішено замінити деревні насадження з тополь, які щорічно продукували пух, на сакури. Першою реакцією був протест та незадоволення населення, через те, що тополі були вже дорослими деревами та давали тінь і взагалі були кращими та більш звичними. Однак зараз ця вулиця є популярним місцем для прогулянок, а початок цвітіння сакур є цілою подією для населення. При цьому за 5 років ці дерева вже достатньо вирости для того, щоб створювати затінок на тротуарах.

В той же час згідно з результатами опитування щодо комфортності міста, що було проведене авторкою минулого року [7], більше половини респондентів хотіли б бути залученими до управління, а також серед відповідей на низку питань були досить змістовні, характер яких говорить про присутність розуміння шляхів міського розвитку. Однак, все ще залишається досить багато людей, яких влаштовує існуючий вектор управління містом, зокрема через їхню необізнаність, причому багато таких і серед молодшого покоління. Також певний вплив має особливість суспільства мономіст, яка була згадана раніше – консерватизм.

Останньою важливою інституцією у питанні міського розвитку є ключові бізнес-гравці. Серед крупних представників бізнесу ключовим є головне підприємство міста. Зараз в Горішніх Плавнях існує організація «Благодійний фонд ПГЗК», яка реалізує досить багато проектів – модернізація освітніх закладів, публічних просторів тощо.

Наразі єдиним майданчиком для діалогу населення з владою є петиції. Однак виходячи з того, що залученість населенням оцінюється низько, а одним з найбільш зручних інструментів для цього були обрані петиції, можемо зробити висновок, що існуючий їх формат не є ефективним. Також є ймовірність, що частина містян не знають про існування можливості створити петицію на веб-сайті міста, що знову ж таки говорить нам про проблеми з інформуванням населення.

3.3. Пропозиції щодо ревіталізації публічних просторів Горішніх Плавнів відповідно до сучасних концепцій міського розвитку

Було вирішено зосередитися на розробці концепції ревіталізації простору від Театральної площі до вулиці Конституції (Додаток Ж), однак вона може стати частиною більш масштабного проекту у тих межах, що були зафіксовані у кінці другого розділу. В рамках роботи було створено модель ділянки у програмі Archicad та виконано візуалізацію у Enscape.

Територію, що охоплена концепцією можна поділити на наступні ділянки:

1. **Театральна площа** – площа перед Палацом культури і творчості. Наразі вона містить дві клумби, стан яких залишає бажати кращого та два газони з деревами та кущами. Нещодавно була проведена реконструкція сходів, що ведуть до тротуару на вулиці Миру. Сама площа є пустою та наповнена парою лавочок. У минулому на площі був розташований великий фонтан, який виступав точкою тяжіння на цій території. Також тут існувала більша кількість вуличних меблів, які з часом були зламані.

2. **Пошта** – будівля, яка конструктивно складається з двох частин поєднаних переходом. Одна частина активно використовується та містить Укрпошту, банк та низку інших закладів. Наповнення іншої частини є загадкою для пересічних громадян. При цьому періодично навколо неї з'являється, м'яко кажучи, неприємний запах, що наштотує населення на створення теорій про те, що ж там насправді знаходиться. У минулому ця будівля була міською радою. Також вона має внутрішній двір, який розділяє з невеликим гаражним кооперативом, тому загалом ця територія перебуває в занепаді.

3. **Одноповерхова комерційна прибудова** до будинків, що розташовані поряд з поштою – будувалася разом з будинками та першочергово мала єдиний стиль. Містить в собі кілька магазинів, косметичний кабінет, спортзал, ЦНАП та бібліотеку. Раніше тут також існувало кафе та ще кілька магазинів, приміщення яких зараз ніяк не використовуються. Ззовні спостерігається візуальне забруднення вивісками, а також оздобленням фасадів, які кожний власник змінив на свій смак.

4. **Тротуар та газони вздовж пошти та комерційної прибудови** – надзвичайно широкий тротуар та газон, що відділяє цю ділянку від безпосередньо самої вулиці Миру. Покриттям тротуару є асфальт, який був прокладений вперше і востаннє під час будівництва прилеглих будинків. Великий газон, що відділяє цей тротуар від вулиці містить різноманітну за видовим складом деревну рослинність, а також протоптані стежки. Газони на самому тротуарі також містять дерева.

Останнім часом тут також почали з'являтися машини, що свідчить про зміщення пішохода з позиції головного користувача цього простору.

5. **Площа перед міською радою** – типова «площа влади», яка раніше містила пам'ятник Леніну. Наразі є спустошеною, головним чином використовується для транзиту, однак інколи тут спостерігаються поодинокі підлітки, що використовують колишній постамент Леніна як рамп для скейтів.

6. **Марсове поле** – прилегла до площі ділянка, вкрита травою. Раніше (до 2020 року) використовувалася для проведення культурно-масових заходів, розміщення атракціонів та цирку. За генеральним планом тут «передбачається Макдональдс або кінотеатр, або торговий центр». Зараз поруч будується будинок, який окрім житлових приміщень буде містити і офісні.

Отже, з опису сучасного стану цієї території стає зрозумілим, що вона потребує ревіталізації, зокрема і через те, що знаходиться в самому центрі міста. Також згідно з проведенням опитуванням про центр міста саме Театральна площа та площа перед міською радою були визначені як центр. Отже, за підходом описаним у пункті про концепцію пішохідного міста ці дві площі є якорями, а тротуар вздовж пошти та бібліотеки – стежкою між ними. Таким чином проект ревіталізації цього простору створить цільний центр міста, який має потенціал до згуртування громади.

Перейдемо до опису пропонованих рішень, також для кожної з описаних зон:

1. **Театральна площа.** Для повернення людей сюди потрібно створити новий об'єкт, який стане точкою тяжіння. Розробленою концепцією пропонується розмістити тут композицію з дзеркальних куль (*рис. 3.1*), що розставлені у порядку зростання та є символом спеціалізації міста, а саме виробництва окатків. Такий об'єкт буде цікавим для усіх груп населення та має потенціал стати популярною фотозоною, так як окрім символічності є також естетично привабливим. Окрім цього варто оновити мощення площі та збільшити кількість вуличних меблів. Існуючі клумби можна або прибрати, або заповнити різнотрав'ям, яке не потребує догляду.

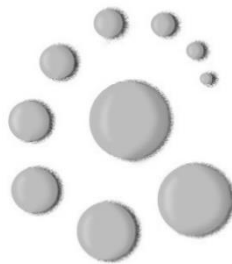


Рис. 3.1. Ескіз композиції дзеркальних куль

2. **Пошта.** Концепція включає ревіталізацію тієї частини пошти, яка майже не використовується. Передбачається заміна вхідної групи та створення наскрізного проходу до внутрішнього двору. У самій будівлі будуть розташовуватися коворкінги, гуртки, а також Центр розвитку міста – приміщення, у якому усі бажаючі можуть зібратися для обговорення проблем розвитку міста, внести свої пропозиції. Також тут можна проводити воркшопи та лекції з міського розвитку, адже згідно з результатами минулорічного опитування [7], населення відвідувало б такі заходи.

Ця будівля має високий цоколь, що робить її дещо непропорційною з точки зору людського масштабу. Конструктивно це змінити не можна, але можна візуально. Для цього пропонується на місці газону створити припідняту клумбу висотою 1 м, а по її краях будуть розташовані лавочки (рис. 3.2). Сама клумба розділена на зони, які чергуються між собою, та містять різнотрав'я і газони з крупним камінням (такі елементи вже використовувалися у інших публічних просторах на цій же вулиці).



Рис. 3.2. Одна з ділянок припіднятої клумби з лавочками

У внутрішньому дворі передбачається створення простору для відпочинку працівників пошти та інших установ, що розташовані у цій будівлі, відвідувачів коворкінгів та гуртків. Вже було згадано, що зараз ця територія поєднується з гаражним кооперативом, який за ідеальним сценарієм треба було б прибрати. Однак за реалістичним – внутрішній двір пошти буде відокремлений зеленою огорожею. Тут буде проведено впорядкування озеленення, розташовані лавочки, а також столики для обідів. Окрім цього буде можливість проводити певні заходи на свіжому повітрі завдяки розміщенню тут дерев'яних багаторівневих структур на яких можна сидіти (прототип на рис. 3.3 розроблений авторкою).



Рис. 3.3. Дерев'яні вуличні меблі у внутрішньому дворі пошти

3. **Тротуар біля пошти.** До будівництва міста до цієї території доходило паркове озеро, форма якого була штучно змінена. Спогадом про це може стати невеличкий струмок. На берегах цього струмка будуть розташовані лавочки та інші вуличні меблі. Також на місці існуючої протоптаної стежки прокладений місток. Створення штучних водних об'єктів не є новим для публічних просторів міста. Вони є корисним елементом міського середовища, роблять його цікавішим та більш комфортним, так як мають охолоджувальний ефект.

4. **Комерційна прибудова та тротуар біля неї.** Найважливішою її частиною для цієї концепції є бібліотека, яку нещодавно модернізували. Останнім часом тут проводиться багато заходів для школярів. Тому пропонується створити невеликий амфітеатр для проведення частини заходів на свіжому повітрі. За

розмірами передбаченими концепцією він вміщує до 50 дорослих людей. При цьому у чотирьох точках знаходяться ліхтарні стовпи, на які за потреби може натягуватися тент, який захищатиме амфітеатр від сонця та легкого дощу. Перед повноцінною реалізацією цієї зони варто встановити тимчасові меблі для перевірки попиту.

Поряд з амфітеатром, ближче до пошти розташована зона з крейдяними дошками для дітей, а також кількома столиками для настільних ігор. Останні будуть знаходитися у затишному куточку під хвойними деревами, які існують і зараз.

Говорячи про саму будівлю у якій розташована бібліотека, потрібно впорядкувати її фасад та розробити правила з його оздоблення, іншими словами дизайн-код.

5. Площа перед міською радою. Нещодавно тут зняли старе мощення, яке було виконане квадратними бетонними плитами та залишили лише дві діагональні доріжки, які є найпопулярнішим маршрутом пересування площею. Головною проблемою цієї території зараз є відсутність дерев та в принципі будь-яких об'єктів які притягували б людей. Отже, концепцією пропонується провести додаткове озеленення площі, а також створити сухий фонтан на місці колишнього постаменту Леніна. Принцип озеленення умовно можна назвати «зеленими плитками». Кожна з них буде мати форму прямокутника чи квадрата площею до 4 м² та міститиме у собі одну з наступних композицій: дерева та квіти (різнотрав'я), лише дерево та трава, просто квітів. Поруч з зеленими плитками з деревами будуть встановлені лавочки. При чому розміщення цих зелених плиток передбачене таким чином, щоб не перетинатися з діагональними маршрутами пересування людей.

Також поруч з площею знаходиться велика клумба троянд, яка є напівпустою, зокрема через свої розміри. Тому пропонується розділити її на дві частини, а між ними встановити лавочки, які можуть стати фотозоною, так як будуть знаходитися прямо у кущах троянд.

6. **Марсове поле.** Оскільки до 2020 року тут проводилися культурно-масові заходи, встановлювалися атракціони, а також це місце є популярним для прогулянок з домашніми улюбленцями, на думку авторки варто зберегти на цьому місці поле. Однак через те, що тут немає затінку люди уникають цієї території вдень, особливо влітку. Тому концепцією передбачається прокладення по периметру поля тротуарів, які утворюватимуть квадрат по внутрішньому периметру якого будуть розставлені лавочки (з можливістю сидіти як лицем до поля так і лицем до тротуару) та висаджені дерева. На самому полі також будуть висаджені дерева, а також відновлений трав'яний покрив. Таким чином нам вдасться створити комфортну для перебування зону з місцями для сидіння та затінком.

Окрім індивідуального підходу до кожної з описаних зон, є і загальні заходи для всієї ділянки. Серед них:

- Заміна мощення на водопроникну плитку
- Заміна та збільшення кількості вуличних меблів
- Дотримання принципу безбар'єрності
- Установка 4 фонтанчиків з питною водою
- Використання ліхтарів, які окрім звичайного живлення можуть працювати і на сонячній енергії.
- Використання для озеленення різновидових композицій дерев для мінімізації ризику зараження хворобами
- Переважне використання різнотрав'я замість декоративних квітів.

Реалізація концепції передбачає співпрацю усіх зацікавлених сторін за трикутником:

1. **Влада+населення.** Концепція, яка є результатом цієї роботи стане першим варіантом, який буде винесено на обговорення. Для цього можна оголосити про плани щодо покращення цього простору та запросити всіх переглянути початковий варіант проекту та внести свої пропозиції.

2. **Влада+бізнес.** Для створення атмосфери сприятливої для розвитку бізнесу у місті повинен існувати діалог між підприємцями та владою. Площадкою

для зародження цього діалогу може стати створення об'єкту у спільній власності влади та бізнесу, для ефективного використання якого вони повинні будуть співпрацювати. Таким об'єктом може стати ревіталізована частина пошти. Варіантом співпраці може бути спільний бюджет ремонту цієї будівлі, в наслідок чого ті підприємці, які зробили фінансовий внесок у ремонт отримають право власності над одним з приміщень.

3. Бізнес+населення. Концепцією передбачене облаштування внутрішнього двору пошти. Зараз ця територія закрита парканом, а її сусідство з гаражами створює не дуже приємну атмосферу. Причому існує велика ймовірність того, що якраз через таке сусідство увесь благоустрій цієї ділянки швидко буде зіпсований. Загальновідомим є той факт, що коли людина щось робить своїми руками, то цей об'єкт має для неї більшу цінність ніж куплений в магазині. Ця закономірність може бути використана і під час облаштування внутрішнього двору пошти. Отже, буде оголошена толока з створення вуличних меблів з дерев'яних палетів, які можуть надати представники бізнесу. Таким чином вдасться і створити тимчасовий майданчик для співпраці цих сторін та залучити людей до створення чогось своїми руками. За такої умови ймовірно термін життя цих меблів збільшиться, так як учасники толоки будуть періодично наглядати за цим простором.

У підсумку до опису заходів, передбачених концепцією, варто також провести її аналіз з точки зору концепцій міського розвитку описаних у першому розділі. Тож, з інтегрованого розвитку використаний принцип партисипації та співпраці та ефективного використання наявних ресурсів. Також передбачається покращення фізичного середовища та створення об'єктів, які будуть позитивно впливати на соціальну активність населення. З пішохідного та м'якого міста маємо дотримання безбар'єрності, поєднання двох площ за концепцією якорів та стежок, насичення території об'єктами, що стануть мотивацією до піших прогулянок, створення додаткового затінку, щоб збільшити розмір території комфортної для пересування влітку. До зеленого міста належать збільшення ступеня озеленення території, використання різновидових композицій,

використання різнотрав'я, розвиток блакитної інфраструктури шляхом створення водного об'єкту.

Анкетування

Як перший етап залучення населення до роботи над цією територією було проведене опитування щодо оцінки концепції. Анкетування проводилося за допомогою інструменту Google Forms та тривало 5 днів. Взяло участь 123 особи. Серед них 82% жінок та 18% чоловіків. Вікова структура респондентів: 1,6% – до 18 років, 17,1% – 19-29 років, 34,1% – 30-39 років, 28,5% – 40-49 років, 12,2% – 50-59 років, 6,5% – старші за 60 років. У *структурі зайнятості* лідером є категорія інше – 35%, друге місце – промисловість – 27,6%, 17,1% зайняті у сфері послуг, 9,8% - самозайняті. Також 5,7% не працюють та 4,9% складають студенти та школярі. 93,5% респондентів є мешканцями міста більше 10 років. Для того, щоб зрозуміти активність використання території, було поставлене питання частоти відвідування цієї частини міста та отримано такі результати: 34% відвідують щоденно, 45,5% – декілька разів на тиждень, 20,5% – рідше одного разу на тиждень. Найбільш популярним видом використання є транзит (74%) та отримання послуг закладів що тут розташовані (52%), лише 16% приходять сюди щоб провести час. 63% респондентів зазначили, що їм не подобається сучасний стан території яка охоплена концепцією, однак при цьому 37% опитаних усе влаштовує.

77% оцінили концепцію на 5 балів, 2% - на 2 бали. Середній бал – 4,7. Для більш детального розуміння оцінки концепції населенням, були поставлені питання на вибір об'єктів, які сподобалися та не сподобалися найбільше. Тож, найбільш популярною стала реконструкція площі перед міською радою – 76%; 69% та 68% отримали ревіталізація пошти та покращення Марсового поля. Найменшу прихильність отримали амфітеатр, струмок та зона для настільних ігор. Також спірними стали дзеркальні кулі на театральній площі, оскільки вони отримали багато голосів і «за», і «проти».

На питання «Чи вплине втілення концепції на частоту відвідування Вами цього простору?» 89% відповіли, що вони будуть частіше його відвідувати, однак 9% зазначили, що будуть як і раніше проходити повз.

Останнім питанням стало «Чи підтримуєте ви підхід з опитування населення перед реалізацією таких проектів?». 97% респондентів дали схвальну відповідь.

Також було поле у якому можна було залишити свою пропозицію чи коментар з приводу концепції. Саме тут були отримані коментарі представників влади, згадані на початку розділу. Також серед пропозицій були:

- ремонт будівлі торгового центру, що знаходиться через дорогу від пошти та бібліотеки, оскільки він буде все псувати своїм видом;
- включення облаштування Алеї Слави полеглих воїнів, яка знаходиться з іншого боку міської ради;
- створення двох сухих фонтанів на площі перед міською радою замість одного та озеленення, а також одного фонтану замість дзеркальних куль на театральній площі (у цьому ж коментарі були розкритиковані струмок біля пошти та амфітеатр);
- включення до концепції облаштування набережної;
- облаштування на Марсовому полі сучасного дитячого майданчика зі штучним покриттям, світлового фонтану і відкритої сцени;
- «Побільше спортивних майданчиків, як у Києві на ВДНГ».

Тож, зважаючи на отримані відгуки, до концепції можна внести наступні корективи:

- Заміна дзеркальних куль сухим фонтаном;
- Виключення струмка та звичайне впорядкування озеленення замість нього.

ВИСНОВКИ

1. Наразі існує низка концепцій міського розвитку, кінцевою метою багатьох з яких є комфорт людини. Інтегрований міський розвиток – це концепція, яка концентрується на комплексному розвитку міста і врахуванні максимального числа потреб й інтересів. При цьому однією з основ цієї концепції є партисипативний підхід. Пішохідне місто концентрується на досягненні комфорту для пішохода. В цей же час пішохідність приносить також економічні і соціальні вигоди. М'яке місто покликане створити міське середовище, яке буде підлаштовуватися під людину, а не навпаки. Концепція зеленого міста створена для того щоб зберегти природну складову у містах і при цьому зробити її доступною та корисною для населення.

2. Монофункціональні міста – це специфічні населені пункти, головна особливість яких полягає у домінуванні однієї галузі економіки. В Україні на офіційному рівні затверджене лише поняття «малі монофункціональні міста». Такі міста стикаються з рядом проблем, серед яких залежність бюджету міста від одного підприємства та відсутність економічної гнучкості, низька мобільність трудових ресурсів та відсутність альтернативних варіантів зайнятості, слабо розвинене підприємництво та несприятливі умови для нього, відтік молоді через непривабливі умови. Для успішного розвитку монофункціонального міста, потрібно розробляти стратегії трансформації, які включатимуть заходи для докризового, кризового та посткризового періодів.

3. Горішні Плавні – мале монофункціональне місто, що розташоване у Кременчуцькому районі Полтавської області. Основу його економіки складають підприємства гірничо-добувної галузі промисловості, які забезпечують 64% надходжень до бюджету міста та 95% реалізованої промислової продукції. Горішні Плавні – це типове місто з радянською забудовою та усіма елементами, що їй характерні: широкі вулиці, великі площі, тощо. У місті відсутній центр у класичному його уявленні. З огляду на свою монофункціональність місто стикається з проблемами залежності бюджету від одного підприємства, відтоку

молоді через непривабливі умови, відсутності нових ідей і консерватизму громади та застарілості міського середовища.

4. Місто Горішні Плавні має досить розвинену мережу публічних просторів, яка складається з двох великих рекреаційних зон, низки скверів та площ, а також прибудинкових територій та вулиць. Найбільшу площу займають рекреаційні зони, які включають набережну та міський парк. Також вони мають і найвищий рівень озеленення. Середній рівень озеленення публічних просторів складає 34%. При цьому простежується територіальна диференціація у кількості насаджень: у старій частині міста двори, вулиці та сквери є більш зеленими, ніж ті ж види публічних просторів у нових районах. Уся житлова забудова знаходиться у зоні 5-хвилинної доступності скверів та рекреаційних зон. Для підтвердження гіпотези щодо відсутності чіткого центра було проведене опитування, яке показало, що існує два місця, які згадувалися як центр міста найчастіше – це площа перед міською радою та площа перед палацом культури. Цей результат став визначальним для окреслення головної мети роботи – розробити концепцію з формування центру міста шляхом його ревіталізації.

5. Планувальна та стратегічна документація міста Горішні Плавні представлена стратегією розвитку міста Горішні Плавні до 2028 року, генеральним планом та маркетинговою стратегією Горішньоплавнівської міської ОТГ. Аналіз стратегії розвитку міста показав, що найбільше вона відповідає принципам інтегрованого розвитку, однак містить і елементи інших концепцій. Маркетингова стратегія також найбільше відповідає принципам інтегрованого міського розвитку, однак вона також включає і заходи з розвитку громадського транспорту, що є кроком до покращення пішохідності міста. Генеральний план міста найменшою мірою відповідає сучасним концепціям міського розвитку та знову повертає місто до радянських планувальних підходів. Інформація щодо публічних просторів у стратегічній та планувальній документації майже відсутня. Міська влада не дуже готова до впровадження заходів, що відповідають принципам концепціям м'якого, пішохідного та зеленого міста. Те ж саме можна сказати і про інтегрований підхід до планування, оскільки наразі стратегії реалізуються з позиції вигідності для

влади. Готовність населення до змін також не є однозначною, так як згідно з результатами опитування, проведеного у рамках роботи, люди діляться на дві категорії: ті, хто радо сприймають будь-які зміни, а особливо якщо вони мають риси сучасності, та друга категорія тих, хто сприймає усе що пропонується дуже категорично.

6. Кінцевим результатом стала концепція формування центру міста шляхом його ревіталізації, яка включає у себе пропозиції щодо 6 зон:

- Театральна площа – композиція із дзеркальних куль, які символізують спеціалізацію міста, а саме виробництво окатків.
- Пошта - ревіталізація частини пошти зі створенням у ній коворкінгів, гуртків, а також Центру розвитку міста. У внутрішньому дворі передбачається створення простору для відпочинку працівників та відвідувачів.
- Тротуар біля пошти – штучний струмок, який є данню природному ландшафту міста.
- Тротуар біля бібліотеки – невеликий амфітеатр для проведення заходів з місткістю до 50 дорослих людей.
- Площа перед міською радою – сухий фонтан та озеленення «зеленими плитками».
- Марсове поле – по периметру поля тротуари з лавочками та деревами, висадження дерев на полі та відновлення трав'яного покриву.

Реалізація стратегії передбачає співпрацю влади, населення та бізнесу. Наостанок було проведене опитування у якому населення оцінило концепцію в середньому на 4,7 бали.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Войко Н. Типологія міських відкритих громадських просторів. *Містобудування та територ. планування* : наук.-техн. зб. Київ. нац. ун-т буд-ва і архітектури. Київ, 2019. Вип. 69. С. 33-45.
2. Головне управління статистики в Полтавській області : веб-сайт. URL: <http://www.pl.ukrstat.gov.ua>
3. Гукалова І. В. Якість життя як цільовий імператив концепцій міського розвитку: висновки для України. *Український географічний журнал*. 2018. Вип. 1. С. 30-38. URL: <https://ukrgeojournal.org.ua/sites/default/files/ugj-2018-1-30-38.pdf>
4. Девід Сім. М'яке місто. ArtHuss, 2023 р.
5. Інвестиційний паспорт м. Горішні Плавні. [Електронний ресурс] URL: <http://hp-rada.gov.ua/uploads/InvestPassport%20City.pdf>
6. Карпенко О., Лях Т., Гунько С. Публічний простір як інструмент розвитку соціальної згуртованості громади. *Ввічливість. Humanitas*. 2023. Вип. 10(2). С. 218-224.
7. Клименко А., Гнатюк О. Інтегрований розвиток монофункціонального міста Горішні Плавні. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Географічні науки»*. 2023. Вип. 19, С. 18-34.
8. Лукін С. Спектр підходів до оцінки ефективності публічного простору. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І.Вернадського. Серія «Державне управління»*. 2020. Вип. 31(70). С.70-76
9. Мезенцев К., Мезенцева Н. Сучасні трансформації публічних просторів Києва: передумови, прояв та специфіка. *Часопис соціально-економічної географії*. 2017. Вип. 22(1). С. 39-46
10. Мезенцев К., Провотар Н. Партисипативний підхід до планування зелених публічних просторів у містах. *Міждисциплінарні інтеграційні процеси у системі географічної, туризмологічної та екологічної науки*: матеріали II-ї міжнародної науковопрактичної конференції. Тернопіль : Вектор, 2020. С. 49-52.

11. Пояснювальна записка до генерального плану м. Горішні Плавні.
[Електронний ресурс]
12. Провотар Н., Волкова А. Диверсифікація соціально-економічного та просторового розвитку малого монофункціонального міста - кейс міста Южне, Україна. *Економічна та соціальна географія*. 2022. Вип. 87. С. 32-43,
13. Радіонова Л. О. Стратегії розвитку мономіста. Місто. Культура. Цивілізація: міжнародний контекст : матеріали міжнар. наук.-теорет. інтернет-конф. Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2019. С. 100-108
14. ТРАНСФОРМАЦІЯ ЕКОНОМІКИ МОНОПРОФІЛЬНИХ МІСТ: міжнародний і український досвід. [Електронний ресурс] URL: http://pleddg.org.ua/wp-content/uploads/2021/04/Single_Industry_Town_Guide_2014_UKR.pdf
15. Чевганова В., Григор'єва О. Європейський досвід інтегрованого розвитку міст. *Економіка і регіон*. 2017. Вип. 5. С. 10-14.
16. Чевганова В.Я., Хадарцев О.В. Участь громади у процесах розвитку міста: механізми ЄС та їх застосування. *Science and education: Collection of scientific articles. Nürnberg, Deutschland : Verlag SWG imex GmbH*, 2017. С. 304-309. URL: http://reposit.nupp.edu.ua/bitstream/PoltNTU/3685/1/Хадарцев_Чевганова_статья.pdf
17. Центральна геофізична обсерваторія імені Бориса Срезневського : веб-сайт. URL: <http://cgo-sreznevskiy.kyiv.ua/uk/>
18. 5 Years after the LEIPZIG CHARTER – Integrated Urban Development as a Prerequisite for a Sustainable City. [Електронний ресурс] URL: https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSP/SharedDocs/Publikationen/EN/leipzigcharta_en.pdf?__blob=publicationFile&v=1
19. Breuste J.H., Artmann M., Ioş, C.I., Qureshi, S. Making Green Cities: Concepts, Challenges and Practice. Springer; 2nd ed. 2023 edition. 615 p.

20. Dinda S., Ghosh S. Perceived benefits, aesthetic preferences and willingness to pay for visiting urban parks: A case study in Kolkata, India. *International Journal of Geoheritage and Parks*. 2021. Vol. 9(1). P. 36-50.
21. Khrebtishcheva O., Gnatyuk O. Regeneration of a Small Monofunctional City (A Case of Zhovti Vody). *Visnyk Kyivskogo nacionalnogo universytetu imeni Tarasa Shevchenka, Geografiya [Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography]*. 2023. Vol. 1/2(86/87). P. 17-25 (in English, abstr. in Ukrainian).
22. LEIPZIG CHARTER on Sustainable European Cities. [Електронний ресурс] URL: https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/leipzig_charter_2007.pdf
23. Speck, J. Walkable city: how downtown can save America, one step at a time. New York : Farrar, Straus and Giroux, 2012. 312 p.
24. Ten years after the Leipzig Charter. [Електронний ресурс] URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/EN/publications/SpecialPublication/2017/10-years-after-leipzig-charta-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=1
25. Urban Development Concept Berlin 2030 [Електронний ресурс] URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungskonzept/download/strategie/BerlinStrategie_Broschuere_en.pdf
26. Zabielaite-Skirmantė, M., Burinskienė, M., & Maliene, V. Influence of Revitalization on the Social and Economic Well-Being of Residents: Case Study of Lithuania. *Sustainability*. 2023. Vol. 15(9). P. 1-25.

ДОДАТКИ

Додаток А



Ступінь озеленення публічних просторів м. Горішні Плавні

Масштаб 1:25000

Легенда

Будівлі

Ступінь озеленення

- 0 - 10%
- 11 - 20%
- 21 - 30%
- 31 - 40%
- 41 - 50%
- 51 - 60%
- 61 - 70%
- 71 - 80%
- 81 - 90%
- 91 - 100%

0 250 500 м



Зона 5-хвилинної доступності публічних просторів у м. Горішні Плавні

Масштаб 1:25000

Легенда

- Зона 5-хвилинної доступності скверів
- Зона 5-хвилинної доступності рекреаційних територій
- Публічні простори

0 250 500 м



Результати опитування та межі проектної ділянки

Масштаб 1:25000

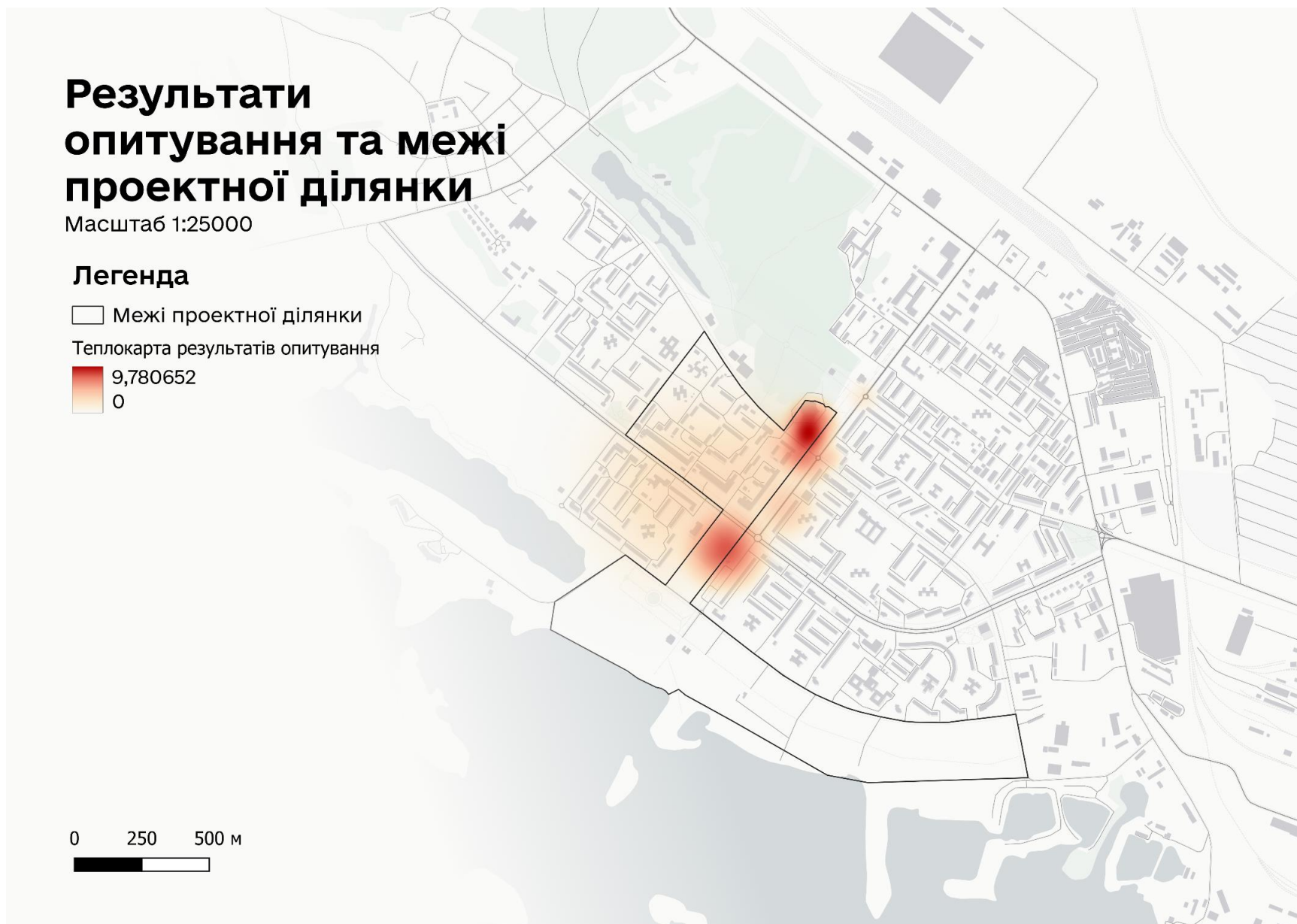
Легенда

□ Межі проектної ділянки

Теплокарта результатів опитування

9,780652
0

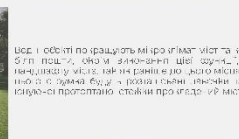
0 250 500 м



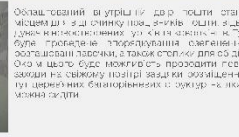
Додаток Е

Стратегічні напрями розвитку				
Загальні			Маркетингові	
А. Місто розвиненого експортоорієнтованого бізнесу	В. Комфортне, енергоефективне, екобезпечне місто	С. Місто відкритого креативного простору та активної громади	П. Позиціонування громади	К. Маркетингова комунікація
Стратегічні цілі				
А.1. Створення ефективної системи підтримки та надання послуг бізнесу	В.1. Розвиток туристичного та рекреаційного потенціалу	С.1. Креативний освітній та культурний простір	П.1. Сила громади – освіта, розвиток, натхнення	К.1. Формування інформаційних продуктів для маркетингової комунікації
А.2. Формування економічних кластерів та стимулювання експорту	В.2. Енергоефективне управління міським господарством	С.2. Здорова громада – задоволення особливих потреб	П.2. Сила з глибин землі й води	К.2. Комунікаційні канали та інформаційні кампанії
А.3. Залучення додаткових ресурсів для розвитку МСБ	В.3. Покращення стану довкілля та безпеки міста	С.3. Громада молодіжного самоуправління та розвитку	П.3. Сила з глибин історії	

Проблемою міста Горішні Пляви є те, що тут немає повноцінного центру міста. У ньому роботи буда розроблені а концепція з ревіталізації (покрашення) території в ДПК? до дупли Конституції і таким чином формувати центр міста. Нарадочено створення ряду об'єктів (описані нижче). На усій території нового центру має збільшитися кількість дерев, декоративні рослини на клумбах замінити різноманітним. Для збільшення комфорту оселі гроштору у півночі розмістити 4-5 павильонів з питтєю водою, а у віддаленому ованій будівлі будинок з закладкою імені і громадський туалет.

[illegible]

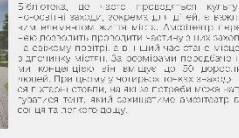
омітностість простору у них. Струмок
також буде і джерелом природному
заповіддю Парківів озер. На березі
вони будуть жити. Також на місці
також.

[illegible]

7. Феномен "тихої влади", характерний для тих соціальних класів, які зорієнтовані на масовий сегмент та, крім того, в їхній діяльності переважають неформальні, а не формальні механізми впливу. Цей феномен розкрито в статті "Розкриття феномену 'тихої влади' в Україні" (журнал "Україна", 1999, № 1).



8 Марсове поле є ще однією протажою в просторі міста. Колись це було одне з місць, де замість будівельних матеріалів продавали і вживали наркотики. Але сьогодні це місце перетворилося на одне з найбільш красивих і цікавих місць міста. Тут знаходиться величезний парк, який займає площу в 150 гектарів. В парку є багато різних доріжок, де можна прогулятися на велосипеді або на конях. Також в парку є багато різних будівель, які були побудовані в різні часи. Тут є і старі будівлі, і нові будівлі, які були побудовані в останні роки. В парку є і багато різних культурних заходів, які відбуваються регулярно. Тут є і багато різних спортивних заходів, які відбуваються регулярно. В парку є і багато різних культурних заходів, які відбуваються регулярно. Тут є і багато різних спортивних заходів, які відбуваються регулярно.



деякі пороків з вивомом та рівнянням по-
середньому погір. який підхід дозволить
зробити місце для проєктування культури
не-масових заходів, однією з нагальних
проблем людини у сфері -

Система взаимодействия
Взаимодействие

Населения

Влада

Бизнес

Гражданское общество

Зелена інфраструктура

Пішохідна інфраструктура

Блакитна інфраструктура



Рис. 3.1. Театральна площа



Рис. К.1. Сучасний стан пошти та навколишньої території



Рис. К.2. Проектний стан пошти та навколишньої території



Рис. Л.1. Сучасний стан газону біля пошти



Рис. Л.2. Проектний стан



Рис. М.1. Проектний стан внутрішнього двору пошти



Рис. Н.1. Сучасний стан зони для настільних ігор

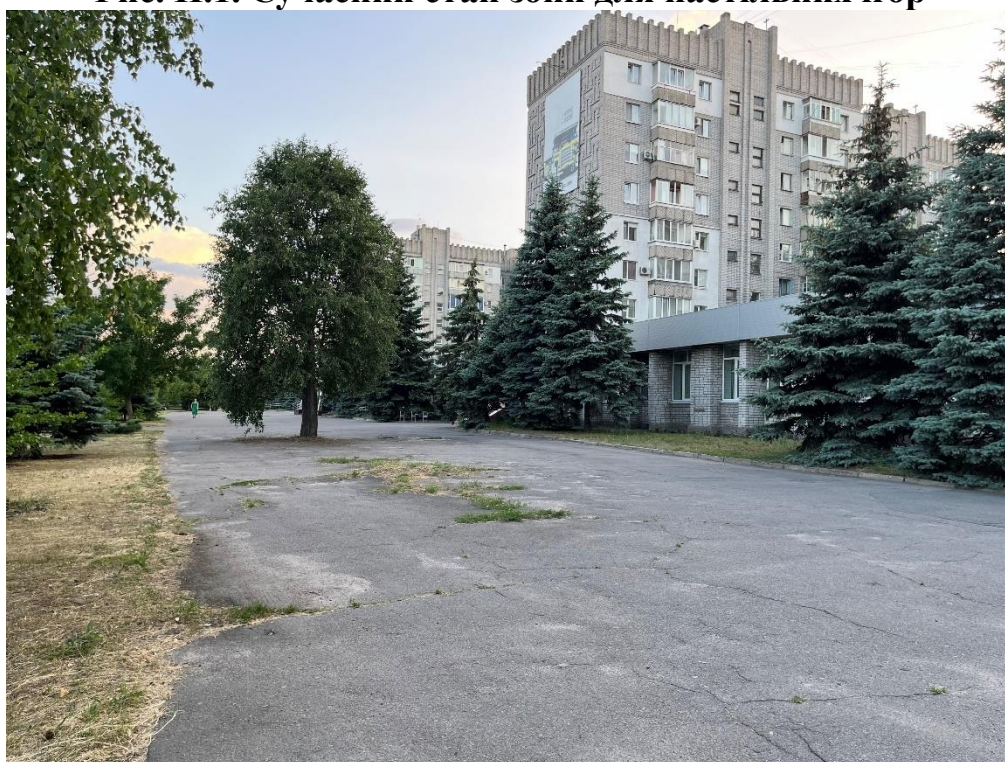


Рис. Н.2. Сучасний стан зони з крейдяними дошками



Рис. Н.3. Проектний стан зони для настільних ігор та з крейдяними дошками



Рис. П.1. Сучасний стан тротуару перед бібліотекою (амфітеатр)



Рис. П.2. Проектний вигляд амфітеатру перед бібліотекою

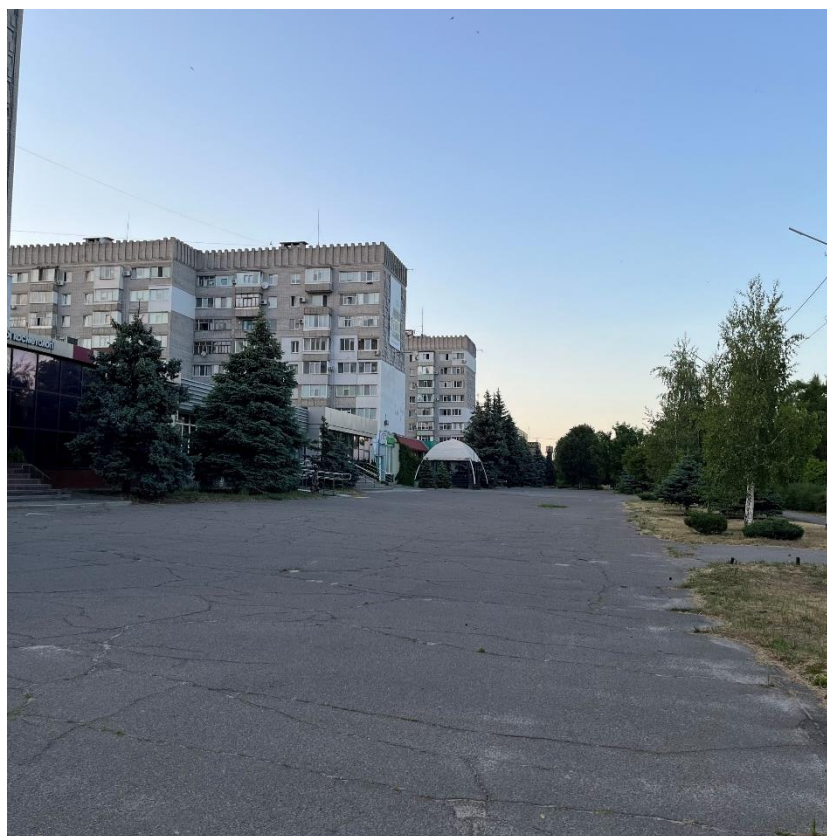


Рис. Р.1. Тротуар біля комерційної прибудови

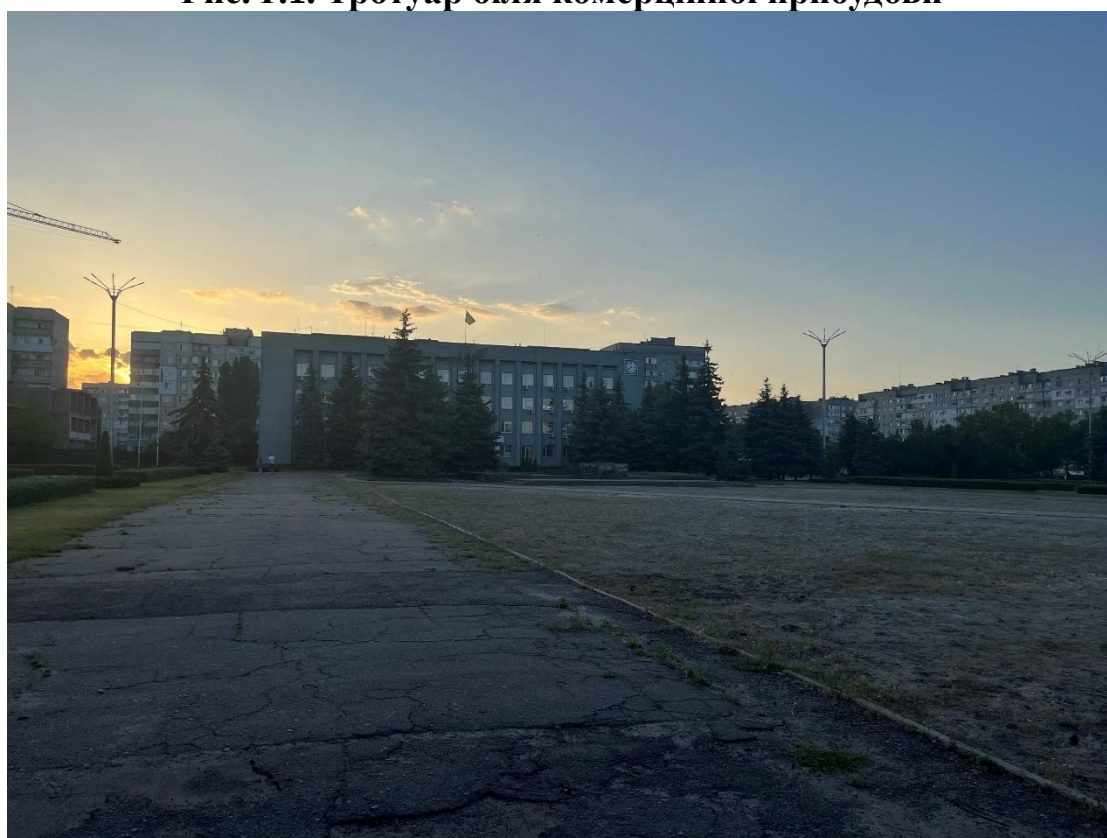


Рис. Р.2. Площа перед міською радою

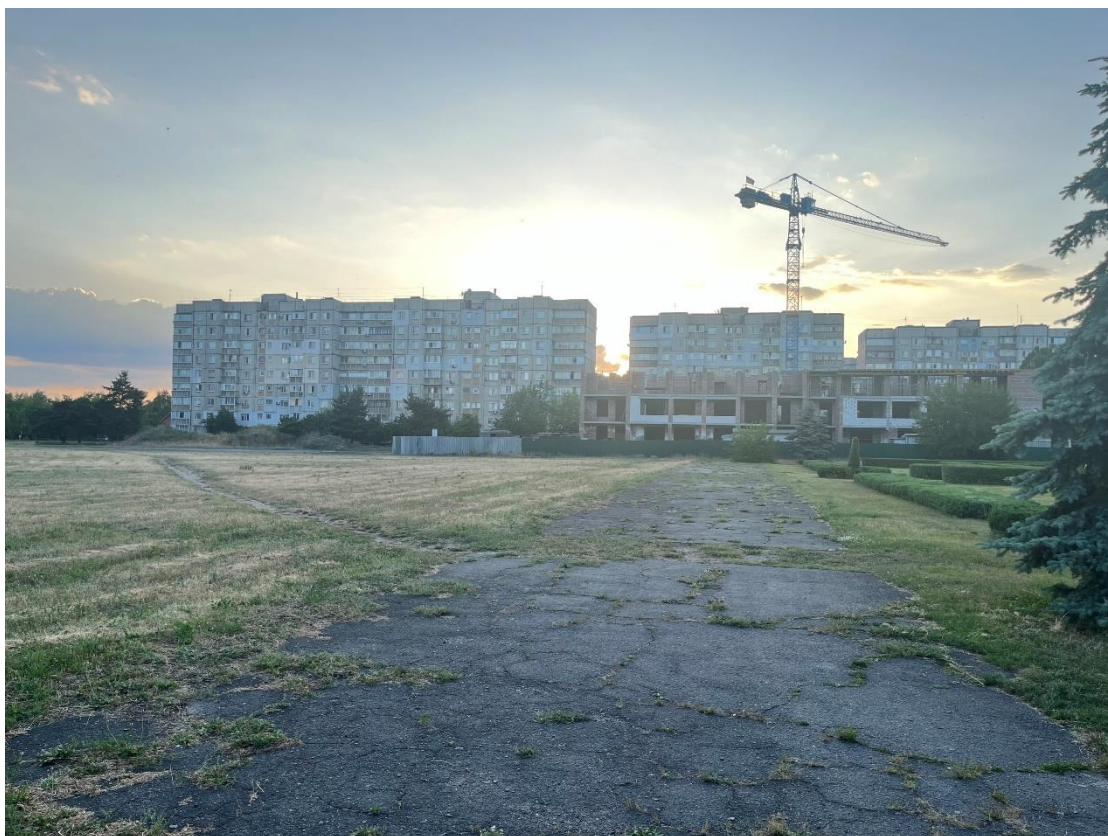


Рис. Р.3. Марсове поле