

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Географічний факультет

Кафедра економічної та соціальної географії

На правах рукопису

УДК 911.3

**СУЧАСНІ СУБУРБАНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ
(НА ПРИКЛАДІ М. КИЄВА)**

Галузь знань: 10 Природничі науки

Спеціальність: 106 географія:

Освітня програма: Економічна та соціальна географія

Спеціалізація: Розвиток продуктивних сил та регіональна економіка

Магістерська робота

студента 2 курсу

ОР Магістр

Борисюка Павла Григоровича

Науковий керівник:

кандидат географічних наук, доцент

Матвієнко Володимир Миколайович

Київ-2021

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	3
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	9
ВСТУП	10
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЦЕСУ СУБУРБАНІЗАЦІЇ	11
1.1. Субурбанізація як суспільно-географічний процес та етап еволюції міст	15
1.2. Чинники, форми та прояви субурбанізації	16
1.3. Методи та методика дослідження	29
РОЗДІЛ 2. ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЦЕСІВ СУБУРБАНІЗАЦІЇ В УКРАЇНІ	33
2.1. Передумови та чинники процесу субурбанізації в Україні	33
2.2. Оцінка інтенсивності субурбанізаційних процесів в Україні	37
РОЗДІЛ 3. СУЧАСНІ СУБУРБАНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ М. КИЄВА	43
3.1. Міграційний рух населення	44
3.2. Введення в експлуатацію нового житла	47
3.3. Розвиток приміського громадського транспорту	51
РОЗДІЛ 4. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО ПРОЦЕСУ СУБУРБАНІЗАЦІЇ В М. КИЄВІ	63
ВИСНОВКИ	69
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	71
ДОДАТКИ	80

СУЧАСНІ СУБУРБАНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ (НА ПРИКЛАДІ М. КИЄВА)

Борисюк Павло Григорович

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна

Анотація: у дипломній роботі розглядаються теоретико-методологічні основи дослідження субурбанізаційних процесів в Україні та світі, при цьому акцентується увага на передумови, чинники та місця початку розвитку даних процесів. Субурбанізація є наслідком урбанізації – розвитку міст і поширенню міського способу життя. Коли у великому місті не вистачає ділянок для забудови, відбувається розвиток приміської зони великого міста – навколишніх сіл, селищ, містечок. Змінюється характер використання земельних ділянок приміських територій центрального міста: поширюється житлова забудова і виніс окремих виробництв – створення промислових підприємств, що забезпечують потреби великого міста. Збільшується населення передмість, зростають розміри таких поселень – формуються міські агломерації. При цьому створюються нові проблеми у розвитку приміських поселень – змінюється стан довкілля і риси ландшафту: сільськогосподарське виробництво здебільшого переноситься у периферію, вирубуються ліси заради зведення житлових чи промислових об'єктів. Також виділяються кілька етапів розвитку процесів урбанізації та стадії, що призводить до зміни сільської місцевості, збільшення ваги приміських поселень, чисельність населення яких сукупно перевищує чисельність найбільшого міста – центру агломерації. Існує багато трактувань, що таке власне «субурбанізація», і в чому причини і які результати розвитку такого явища. Аналізується перебіг розвитку у різних країнах світу – найбільший яскравим і багатогранним даний процес отримав у США. В інших частинах світу прояви та причини субурбанізації були різними при цьому масштаб і характер відрізнявся. В країнах Азії розвиток таких процесів був не

зовсім організованим через стихійність проявів та поширення, а також домінування командно-адміністративної системи в окремих країнах, наприклад у Китайській Народній Республіці. У колишньому СРСР та країнах соціалістичного табору, до яких належали держави Центральної, Південної та Східної Європи мали свій власний характер розвитку субурбанізаційних процесів і значно відрізнялися від проявів таких процесів, наприклад у тих же США. В Україні та інших пострадянських країнах субурбанізаційні процеси набули поширення навколо окремих міст і не відрізнялися масштабністю. Також, розвиток субурбанізаційних процесів на пострадянському просторі пройшов далеко не усі стадії. Приміська зона навколо великих міст не набула значних перетворень, також на територіях усередині міст було чимало ділянок для розвитку так званої «внутрішньої субурбанізації» через наявність ареалів приватної забудови і садово-дачних поселень, коли перебудовували чи зносили старі будинки, а на їх місці створювали нові будинки. Аналізуються чинники появи й розвитку субурбанізації в Україні, причини обмеження масштабного поширення даного процесу. У ході дослідження ми побачили, що активно процеси субурбанізації відбуваються лише навколо дуже великих міст та міст-мільйонників і то не скрізь. Активний розвиток присутній навколо Києва, Одеси, Львова і Харкова. У Дніпрі, Запоріжжі, Кривому Розі такі процеси менш поширені, хоча ці міста мають потужний потенціал для розвитку. Потенціал розвитку субурбанізації у містах України вимірювався на базі індикаторів, основою яких слугували певні статистичні показники типу приріст населення, рівень доходів, інвестиційна та міграційна привабливість, частка малоповерхової забудови, рівень розвитку сфери послуг, наявність робочих місць. Індикатори потенціалу субурбанізації були наведені у містах чисельністю понад 400 тисяч осіб. Далі було проведене ґрунтовне дослідження приміської зони міста Києва. За основу було взято схему Київської промислової агломерації авторства О.Гладкого та С.Іщука, а також визначену схему приміської зони Києва у Генеральному плані. Схема такої приміської зони складається з міста Києва як центру та адміністративних районів – Києво-

Святошинського, Вишгородського, Броварського, Бориспільського, Обухівського, Кагарлицького, Васильківського, Фастівського, Макарівського і Бородянського районів. Але варто зауважити, що у липні 2020 року Верховною Радою України 9 скликання було прийнято постанову, що передбачає ліквідацію та укрупнення адміністративних районів на території областей України. У зв'язку з цим кількість районів по Україні було зменшено з 490 до 136. Так у Київській області були ліквідовані, згідно схеми приміської зони Києва, Києво-Святошинський, Васильківський, Кагарлицький, Макарівський та Бородянський райони. Натомість утворено новий – Бучанський район, який увібрав у себе більшу частину Києво-Святошинського району з Ірпінською міськрадою та містом Вишневе, а також поглинув Бородянський і частину Макарівського районів. Решта території Києво-Святошинського району з містом Боярка, селищною громадою Чабанів, сільськими громадами Гатного, Новосілок та інших увійшли до складу Фастівського району, який, також, приєднав до себе частину Макарівського та Васильківського районів з селищними громадами Глевахи та Калинівки. Сам Васильків увійшов до складу Обухівського району. До останнього були також приєднані території Кагарлицького району з містом Ржищів та частина Києво-Святошинського району. Бориспільський район розширився за рахунок Переяславського та Яготинського районів. Броварський район приєднав до свого складу Баришівський та Згурівський райони. Вишгородський район був, також, значно розширений. До його складу увійшли території ліквідованих Вишгородського, Іванківського, Поліського районів та місто Славутич. Було розглянуто окремі статистичні показники проявів субурбанізації. При дослідженні використовувались дані Головного управління статистики у Київській області. Розглянуто міграційний рух населення по містах обласного значення та адміністративних районах, але у межах дійсних до прийнятої Постанови Верховної Ради України в липні 2020 року. Розглянуто та проаналізовано динаміку житлового будівництва та кількості введених в експлуатацію житлових площ, чинники та особливості поширення житлового будівництва.

Детально було досліджено транспорт, який забезпечує зв'язок столиці з передмістями та віддаленими поселеннями.

Ключові слова: урбанізація, субурбанізація, приміська зона, передмістя, потенціал житлової субурбанізації, приміська зона міста Києва.

THE MODERN SUBURBANIZATION PROCESSES OF LARGE CITIES IN UKRAINE (ON THE EXAMPLE BY CITY KYIV)

Borisiuk Pavlo Grygorovych

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine

Abstract: in the graduation work looking at the theoretical and methodological bases of research to suburbanization in Ukraine and the world are considered, at the same time attention is focused on preconditions, factors and places of the become of development of these processes – in which countries were appear suburbanization, what are the basic characterized of this process? What are the consequences for the state of the environment caused by suburbanization processes? Suburbanization it`s a consequences of urbanization – the development of cities and the spread of urban lifestyles. When don`t have area of land for building in large city, there become is a development of the suburban area – villages, towns, which surrounding a large city. The nature of using land areas is changing around of central city: the building of house extending and removal of separate manufactures – creation of the industrial enterprises which provide requirement of the city. There is increasing the population of the suburbs and the size of such settlements are growing – there are forming urban agglomerations. This creates new problems in the development of suburban settlements – there is changing state of the environment and landscape features: agriculture is mostly transferred to the outlying area, cutting down forests for building of house or industry. There are also several stages of development to urbanization processes and stages that lead to changes in rural areas, increasing the

weight of suburban settlements, the population of which together exceeds the size of the largest city – the centre of the agglomeration. There are many interpretations of what exactly “suburbanization” is, and what are the causes and results of the development of this phenomenon. The course of development in different countries of the world is analyzed – the most bright and multifaceted this process received in USA. There in other parts of the world, the manifestations and causes of suburbanization were different. There are the development of such processes in Asian countries was not completely organized due to the elementally of manifestations and spread, as well as the predominate command-administrative system in some countries, such as the China People`s Republic. There in the USSR and the countries of the socialist camp, to which the states of Central and South-Eastern Europe belonged, the development of suburbanization processes had its own character and differed significantly from the manifestations of such processes, for the example, in the same USA. There are suburbanization processes became widespread around individual cities and did not scale in Ukraine and other Post-Soviet countries. Also, the development of suburbanization processes in the Post-Soviet space hasn`t passed all stages. The suburban area around large cities hasn`t undergone significant transformations, and there have been many areas within cities for the development of so-called “internal suburbanization” due to the presence of private buildings and garden-country, when rebuilding or demolishing old houses and creating new houses. There are analyzed the factors for the emergence and development of suburbanization in Ukraine, why in our country this processes hasn`t become widespread – what are the reasons or obstacles to development? Because in the course of the study we saw that the processes of suburbanization are actively taking place only around very large cities and cities with a population of millions, and not everywhere. Active development is present around Kyiv, Odessa, Lviv and Kharkiv. There are in the Dnipro, Zaporizhzhya, Kryvyi Rig such processes are less common, although these cities have a powerful potential for development. The potential for the development of suburbanization cities in Ukraine was measure on the basis of indicators based on certain statistical exponents such as population growth, income level, investment and

migration attractiveness, the share of low-rise buildings, the level of service development, jobs. Indicators of the potential for suburbanization were presented in cities with population more than 400000 inhabitants. Then a thorough was conducted of the suburban area of Kyiv. Thus is taken the scheme of the Kyivan industrial agglomeration authored by Gladkyj and Ishchuk, and also the defined diagram of a suburban zone in General plan of Kyiv. The diagram of such a suburban zone consists of city Kyiv as the centre and administrative districts – Kyiv-Sviatoshyn, Vyshgorod, Brovary, Boryspil, Obukhiv, Kaharlyk, Vasylkiv, Fastiv, Makariv and Borodianka districts. But it should be noted that in July 2020 the Verkhovna Rada of Ukraine of the 9th convocation adopted a decision providing for the liquidation and integration of administrative districts in the regions of Ukraine. As a result, the number of districts in Ukraine was reduced from 490 to 136. Thus, in the Kyiv region, according to the diagram of the suburban zone of Kyiv – the Kyiv-Sviatoshyn, Vasylkiv, Kaharlyk, Makariv and Borodianka districts were liquidated. Instead, a new one district was formed – Bucha district, which absorbed most of the Kyiv-Sviatoshyn district with the Irpin Town Council and the town Vyshneve, and also absorbed Borodianka and part of Makariv districts. The rest territory of Kyiv-Sviatoshyn district with the town Boyarka, the settlement community of Chabany, the rural communities of Gatne, Novosilki and others became part of the Fastiv district, which also joined part of Makariv and Vasylkiv districts with the settlement communities of Glevakha and Kalynivka. Town Vasylkiv itself became a to composition Obukhiv district. The territories of Kaharlyk district with the town of Rzhyschiv and part Kyiv-Sviatoshyn district were also joined to the composition Obukhiv district. Boryspil district expanded at the expense of Pereyaslav and Yahotyn districts. Brovary district joined Baryshivka and Zgurivka district. Vyshgorod district was also significantly expanded. It included the territories of the liquidated Vyshgorod, Ivankiv, Polyssia districts and the city of Slavutych. Some statistical indicators of suburbanization were considered. In the study used data Main Statistical Office in Kiev region. Considered migration of population to the cities of regional importance and administrative areas, but within the accepted actual

resolution of the Verkhovna Rada of Ukraine in July 2020. The dynamics of housing construction and the number of commissioned residential areas and what factors and features of the spread of housing construction are considered and analyzed. The transport that connects the capital with the suburbs and remote settlements has been research in detail.

Key words: urbanization, suburbanization, suburban area, suburb, potential of housing suburbanization, suburban area of the city Kyiv.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ:

ТЕЦ – теплоелектроцентрально;

АПК – аграрно-промисловий комплекс;

ЖК – житловий комплекс;

ж/м – житловий масив;

ДБК – домобудівний комбінат;

БЦЗ – Бучанський цегляний завод;

РАЦС – реєстрація актів цивільного стану;

АС – автостанція;

КВР – Міжнародний аеропорт «Бориспіль»;

ПАТ – публічне акціонерне товариство;

ПП – приватне підприємство;

ППІ – Приватне підприємство інвалідів;

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю;

ТОВ ТК - Товариство з обмеженою відповідальністю транспортна компанія

ГЕС – гідроелектростанція;

БКМ – «Белкомунмаш»: білоруський виробник міського електротранспорту.

ВСТУП

У наш час відбувається стрімке поширення субурбанізаційних процесів у світі. Їх суть полягає у розвитку приміської зони великих міст, коли внаслідок браку місць для забудови у місті – центру агломерації, відбувається забудова передмість, а населення активно переселяється у приміські поселення через несприятливий стан довкілля у місті, шум, загазованість і зношеність житла у середмісті – тобто прагне жити у комфортних умовах поза містом, маючи бажання мешкати у власному будинку і ближче до природи. Субурбанізація спостерігається у багатьох куточках світу, навколо найбільших міст у світі, які утворюють потужні агломерації.

Об’єктом дослідження є процеси субурбанізації в Україні на прикладі великих міст.

Предметом дослідження є передумови, чинники розвитку, форми та прояви сучасних субурбанізаційних процесів м. Києва.

У роботі були поставлені та вирішені наступні завдання:

- 1) виявлені теоретико-методологічні засади дослідження процесів субурбанізації;
- 2) проаналізовані процеси урбанізації в Україні;
- 3) проаналізовані особливості процесів субурбанізації в Києві;
- 4) виявлені проблеми та перспективи розвитку процесів субурбанізації в Києві.

Дослідженням процесів субурбанізації присвячені наукові праці відомих українських та зарубіжних вчених, таких як: Гладкий О.В., Мезенцев К.В., Пітюренко Ю.І., Лаппо Г.М., Джентіле М., Уреднічек М. та ін.

У роботі були використані наступні методи дослідження: аналіз, синтез, літературний, статистичний, графічний, історико-географічний, районування, порівняльно-географічний.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПРОЦЕСУ СУБУРБАНІЗАЦІЇ

Субурбанізація, на думку В.О. Яценка, є подальшим етапом урбанізації. Сам термін походить від латинської мови і означає «біля міста». Характеризується вищими темпами збільшення кількості жителів приміських поселень і міст-супутників порівняно з містами-центрами агломерацій [64, с.°269-270].

Субурбанізація – це лише один із сукупності процесів розвитку приміської зони та метрополітенського регіону в цілому: один з процесів, що змінюють пері-урбію (або ексурбію), зумовлюють зростання населення у приміській зоні, лише один тип постсоціалістичного розвитку пері-урбії, один з семи процесів розвитку субурбії.

Т. Таммару зауважував, що якщо субурбанізація стосується відносно швидшого зростання приміської зони порівняно з центральним містом у міській агломерації, то розвиток субурбії – це зміна населення приміської зони.

С. Хірт досліджував типові сценарії постсоціалістичного розвитку пері-урбії (ексурбії) залежно від соціального профілю, місць походження та роботи мігрантів, мотивації ключових акторів: субурбанізація західного типу (переміщення заможних домогосподарств з метрополітенського центру до сільської місцевості); міська руралізація, або деурбанізація (переміщення бідного населення з метрополітенського центру до пері-урбії); сільська урбанізація (переміщення бідного населення з сільського хінтерланду до метрополітенського центру).

Т. Фішер (Форд) виділила чотири процеси розвитку приміської зони залежно від місць походження мігрантів, їхнього зв'язку з метрополітенським регіоном, мотивації, якості умов проживання, доступності: субурбанізація (міграції населення з метрополітенського центру до найближчої субурбії; контр-урбанізація (міграції населення з метрополітенського центру до

віддаленої субурбії); «втримання населення» (population retention, в межах субурбії); центробіжна міграція (з субурбії до метрополітенського центру).

М. Уреднічек розглядає розвиток приміської зони (зростання чи занепад), як такий, що може включати, як відцентрові, так і доцентрові процеси. В рамках концепції диференціального розвитку приміської зони він виділив сім процесів залежно від мотивації, зв'язку з центральним містом, якості житла, впливу попереднього і нового місць проживання: чотири процеси міграції з метрополітенського центру до приміської зони – у новозбудоване житло (субурбанізація), у старе житло, до будинків для догляду за особами старшого віку, до «другого дому» («сезонна субурбанізація»); міграції з метрополітенського центру до віддалених місць (деурбанізація); в межах приміської зони (тангенціальна міграція); з інших частин країни та з-за кордону (міграція на великі відстані) [37, с. 262].

Проте відкритим залишається питання формування та функціонування приміських зон, багато питань залишається недостатньо вивченими та потребують подальших досліджень. У полі зору фахівців різних наукових напрямків розглядаються питання визначення сутності поняття «приміська зона», обмеженості зростання міст, дефініцій приміської зони, її функцій та визначення її меж [19, с. 150].

У «Географічній енциклопедії України» приміська зона визначається як територія за межами міста, до складу якої входять ліси, лісопарки та інші зелені насадження, заклади та установи для масового відпочинку, приміські населені пункти, сільськогосподарські угіддя, промислові підприємства, що обслуговують місто і орієнтовані на місцеву сировину. В приміській зоні розташовують також промислові підприємства та транспортні споруди, водозабірні та очисні споруди, ТЕЦ, склади, аеропорти, сортувальні станції, що за санітарно-гігієнічними і планувальними умовами не можуть бути у межах міста [28, с. 208].

У «Географічному енциклопедичному словнику» наголошується, що приміські зони – це території, які оточують місто і знаходяться з ним у тісному

функціональному та іншому взаємозв'язку. У їх межах розміщуються передмістя, міста-супутники, рекреаційні зони, окремі сільськогосподарські, аграрно-промислові, промислові, транспортні, комунальні підприємства. Частина території приміської зони зазвичай використовується як сільськогосподарські угіддя. Тут виділяються спеціальні зелені зони відпочинку, в яких встановлюється охоронний правовий режим і не допускається промислове будівництво [28, с. 207-208].

Тобто, до основних функцій, які виконують приміські зони можна віднести: виробничу, сільськогосподарську, культурно-просвітницьку, природно-заповідну, рекреаційну, а також вона слугує резервною територією для подальшого розвитку міста [53].

Г. Лаппо підкреслює, що у приміській зоні розміщуються, також, і «центри, незалежні від міста, або пов'язані з ними узами партнерства, а не підпорядкування». Ця обставина доволі ускладнює завдання територіального облаштування приміської зони. Поряд з інтересами міста-центра необхідно враховувати й інтереси поселень, що виникають поблизу міста [32].

М. М. Габрель у монографії «Підвищення ефективності містобудівних рішень в організації приміських територій» дає таке визначення: «Приміська зона – територія, що оточує місто і творить з ним функціонально-просторову цілісність». На думку дослідника, відносини міста і приміської зони розкриваються в системі наступних зв'язків:

- ✓ виробничі – виникають по лінії виробничої кооперації підприємств міста-центру з підприємствами прилеглих населених пунктів;
- ✓ трудові – пов'язані з переміщеннями населення до місць прикладання праці;
- ✓ культурно-побутові – пов'язані з задоволенням населення приміської зони потреб соціальної сфери;
- ✓ сільськогосподарські – виникають у результаті продовольчого забезпечення міста-центру; – інфраструктурні – пов'язані з розміщенням об'єктів інфраструктури міста у приміській зоні;

✓ рекреаційні – з рухом населення міста-центру до місць відпочинку [9].

Отже, в межах приміської зони метрополіса необхідно виділяти такі елементи просторової структури:

1. Передмістя – поселення (як міські, так і сільські), розташовані у безпосередній близькості до метрополіса і мають з ним тісні господарські, культурно-побутові, трудові та інші зв'язки. Передмістя нерідко є фактично периферійною частиною міста, що офіційно не включена до адміністративних меж. У передмістях, або поряд з ними можуть створюватися як закриті поселення для заможного населення, так і виникати нетрі, до яких спрямовується збідніле населення з навколишніх сіл. Головна функція передмість – житлова («спальні поселення»);

2. Міста-супутники – міські поселення, що розташовані поблизу метрополіса і мають з ним передусім господарські та культурно-побутові зв'язки. Окрім житлової міста-супутники виконують індустріальні, транспортні, торговельно-розважальні та інші функції;

3. Відкриті простори – ліси та лісопаркові зони, сільськогосподарські угіддя [28, с. 208];

1.1 Субурбанізація як суспільно-географічний процес та етап еволюції міст

Активне вивчення теоретичних та методичних засад урбанізації та пов'язаних з нею процесів і наслідків припадає на другу половину ХХ століття – час інтенсивного розвитку та збільшення ролі міст. Питання розвитку процесів урбанізації розкриті в працях багатьох вчених – Пітюренка Ю.І., Степаненка А.В., Мохначука С.С., Лаппо Г.М., Гладкого О.В. тощо. Особливості процесів субурбанізації виділяють у своїх дослідженнях С. Хошсу, А. Борсдорф, Т. Сіверц, К. Мезенцев, Ю. Пивоваров та ін. Урбанізація охоплює в територіальному аспекті не лише міську, а й сільську місцевість, визначаючи її демографічну, соціальну, економічну, просторову та іншу трансформацію.

Урбанізація – багатогранний глобальний соціально-економічний процес, пов'язаний з різким посиленням в епоху науково-технічної революції розвитку і концентрації продуктивних сил і форм соціального спілкування, поширенням міського способу життя на всю мережу населених пунктів. Я. Олійник та А. Степаненко виділяють три етапи розвитку урбанізації у світовому процесі:

1) перший, або *початковий* етап (кінець XVIII – кінець XIX ст.) – характеризується локальними процесами урбанізації і охоплює ряд країн Західної Європи та Північної Америки;

2) другий, переважно *планетарний* етап (перша половина ХХ ст.) – характеризується тим, що швидке зростання міст і міського населення охоплює більшість регіонів світу; оснований переважно на зростанні промислового виробництва при відносно слабкому розвитку сфери послуг та інших видів невиробничої діяльності; характерне переважно екстенсивне зростання міст;

3) третій, *глобальний* етап (з другої половини ХХ ст.) – "сучасна", "постіндустріальна" урбанізація; характеризується чітко вираженим зростанням міського населення світу в найбільших містах, містах-мільйонерах, крупно міських агломераціях, урбанізованих регіонах; переважно інтенсивний характер

урбанізації в умовах науково-технічного прогресу; стрімке зростання наукомістких виробництв, домінуючий розвиток невиробничих сфер діяльності; зростають роль і значення більш складних міських функцій – таких як наука, освіта, підготовка кваліфікованих кадрів, виробництво інформації, банківська справа, розвиток сфери послуг, управлінської діяльності [44, с. 184-186].

Вчені розрізняють, також, стадії урбанізації:

- 1) стадія зародження сучасних міст;
- 2) стадія швидкого зростання міст на основі економічних факторів урбанізації;
- 3) стадія агломераційної урбанізації;
- 4) стадія агломераційно-субурбанізаційного розвитку;
- 5) стадія істотної трансформації міського розселення через дегломерацію урбанізованих територій на основі деконцентрації населення і господарської діяльності.

На сучасному етапі урбанізація характеризується такими тенденціями: швидко зростає кількість міського населення та рівень урбанізації (переважно за рахунок країн, що розвиваються); особливо швидко зростають міста-мільйонери; формуються міські агломерації, людність яких перевищує мільйон осіб, а в багатьох країнах скупчення агломерацій мільйонерів створюють мегалополіси; поряд із процесами урбанізації у розвинених країнах відбуваються процеси субурбанізації [29, с. 64].

1.2 Чинники, форми та прояви субурбанізації

Субурбанізація – це процес росту і розвитку приміської зони великих міст, в результаті чого відбувається формування міських агломерацій. Субурбанізація зазвичай характеризується вищими темпами зростання населення передмість та міст-супутників порівняно з містами – центрами агломерацій. Субурбанізація – це швидкий розвиток приміської зони великих

міст, зростання щільності населення та перенесення сюди деяких видів економічної діяльності з центру агломерації.

Субурбія (suburban area – приміська зона) – урбанізовані поселення на колишніх сільських землях, що зазвичай адміністративно незалежні від міста, але тісно з ним пов'язані. Головними причинами розвитку субурбії називають:

- зростання чисельності міст та їх перенаселення;
- нижча вартість землі;
- можливість будівництва новітнього житла;
- прогрес у транспортному забезпеченні;
- безпечніше середовище (нижчий рівень забруднення навколишнього середовища, нижчий рівень злочинності);
- нижчий темп життя.

Зростання добробуту дозволяє людям будувати будинки "сільського типу" в передмістях, проживання в яких дозволяє їм уникати таких вад великих міст, як шум, забруднення повітря, нестача зелених насаджень тощо. Однак населення передмість не стає сільським, а продовжує працювати в місті. Визначення субурбанізації може бути здійснено, також, відповідно до двох підходів – у широкому та вузькому розумінні. Субурбанізація у вузькому розумінні (класична субурбанізація) – переселення населення та місць прикладання праці з міста-ядра до передмістя. Субурбанізація у широкому розумінні (структурна субурбанізація) – зростання приміської зони більш високими темпами, ніж міста – центру агломерації [28, с. 209].

Отже, є багато тверджень на тему субурбанізації, але вони всі сходяться до складного процесу переселення частини жителів, особливо великих міст, до приміської зони. У чому причини та які результати такого переселення?

За твердженням Є. Рунге та Ф. Клосовського, історично субурбанізація як явище виникло на початку ХХ століття і було спричинене розвитком міського транспорту, браком вільного житла у містах, а також зростанням соціальної стратифікації міських жителів. Це сприяло переселенню багатьох мешканців у передмістя, які, втім, залишилась працювати у місті, чим зумовлювали щоденні

міграції. Функція житла, що панувала у центральних районах міста, поступово замінюється функцією обслуговування. Хоча субурбанізацію можна назвати корисною з окремої точки зору, втім дані процеси можна розглядати у негативному сенсі, оскільки субурбанізація спричиняє нераціональне використання земель, зменшення площ сільськогосподарських угідь, збільшення витрат на будівництво та обслуговування інфраструктури через активізацію дорожнього руху [75, с. 90-91].

Борсдорф зазначає, що від початку зростання міст у 19 столітті, прилеглі до міст населені пункти стали тісно пов'язаними з розвитком транспортної системи. Наприклад, в Інсбруку будівництво залізниці дозволило першим робітникам – залізничникам оселитися у сільських поселеннях біля міста та доїжджати поїздом до своїх робочих місць. Моделі міського розвитку наочно демонструють охоплення міста залежно від технологічного рівня транспортної інфраструктури. Враховуючи необхідність дістатися до центру міста протягом 30 хвилин додому, перше розростання стало можливим завдяки винаходу кінної залізниці, що розширило міський периметр до 10 км ($r = 5$ км). Трамвай подовжив радіус до семи кілометрів. З метрополітенем ($r = 12$ км) та системами швидких поїздів ($r = 20$ км) після Другої світової війни можна було дозволити розростання міст, орієнтованих на залізничні шляхи, до міського периметру у 40 км. Але з масовою автомобілізацією навіть ці межі відстані впали і являють собою те, що зараз відомо як розвиток околиць, або піднесення передмістя. І донині автомобіль є рушієм розвитку населених пунктів [67].

З 1960-х років в усіх західноєвропейських країнах почалося скорочення населення міст і частина міського населення почала переміщатись у приміську зону. Урбанізація вступила в нову фазу – субурбанізації (розвиток передмість).

У світовій практиці головними причинами інтервенції приміських територій – субурбанізації стали:

1. «Виштовхування» населення містом по ряду причин:
 - ✓ ціна на бажане житло;
 - ✓ перенаселення районів;

- ✓ моральне старіння та фізична непридатність житла;
- ✓ екологічні проблеми;
- ✓ ціна проживання та високі ціни на послуги;
- ✓ соціальні проблеми;
- ✓ демографічні проблеми.

2. «Привабливість передмістя»:

- ✓ Бажання мати незалежне своє окреме житло з невеликою земельною ділянкою;
- ✓ Значно нижча вартість заміського житла;
- ✓ Набагато кращий стан довкілля, принаймні на перший час;
- ✓ Індивідуальний будинок дає можливість проживати в більшому за площею будинку, а не в нормативній квартирі;
- ✓ Соціальна однорідність населення;
- ✓ Престижність володіння власним будинком як прояв успішності та індивідуальності;
- ✓ Більш урівноважений склад жителів за матеріальними статками.

3. Одночасно виникають і ряд складнощів як міського так і приміського характеру:

- ✓ Наростаюча проблема транспорту при існуючій вже сформованій інфраструктурі міста;
- ✓ Проблема працевлаштування на значній віддалі від місця проживання;
- ✓ Система обслуговування не забезпечує всіх звичних потреб жителів і значно затратніша матеріально;
- ✓ Психологічна неготовність, необізнаність про дійсність заміського життя;
- ✓ Додаткові побутові навантаження.

Проте, незважаючи на складнощі перші два фактори значно складніші і не тільки через бажання людей. Субурбанізація – це форма вираження кризи

великих міст, яка на перший погляд в якійсь мірі її пом'якшує, а в дійсності зберігає ефект спіральної пружини маятника.

Як показує зарубіжний досвід, середній клас часто в зв'язку зі зменшенням своїх прибутків переселяється назад в міські будинки, а свої заміські здають в оренду кільком сім'ям, тим самим збільшуючи відсоток малозабезпечених у передмісті. Густина населення збільшується, на що не розраховано ні обслуговування, ні економіка, ні інженерні мережі [64, с. 270-272].

У статті Вяткіна К.І. «Субурбанізація: теоретико-методологічні основи та практика впровадження», також, комплексно аналізується розвиток субурбанізаційних процесів у світі. Твердження поняття «субурбанізація» звучить наступним чином: «Субурбанізація – це процеси розвитку приміської зони навколо великих міст та мегаполісів шляхом відтоку населення до більш екологічно чистих районів із подальшим утворенням агломерацій. Даний процес можна назвати якісно новим етапом урбанізаційного розвитку, що викликаний прискореними процесами урбанізації та перенаселення міст, екологічними проблемами та складністю забезпечення у великих містах процесів сталого розвитку».

Далі наголошується на світовий досвід субурбанізації, який свідчить, що процеси субурбанізації активно розвиваються та, за наявності необхідних умов для забезпечення комфортного проживання у приміській зоні, охоплює все більшу кількість населення. Переважна більшість населення, що обирають приміські поселення відноситься до середнього класу та вище середнього [8, с.°156].

Ретроспектива формування субурбанізаційних трендів у одній з найбільш субурбанізованих країн світу – США означає, що субурбанізація стала основою формування сучасних умов проживання населення середнього класу у різних штатах. Після Другої Світової війни, переформатування сільського господарства та розвиток промисловості, а також необхідність пошуку більш комфортних умов проживання, і навіть виживання, штовхало темношкіре

населення США до переїзду із сільської місцевості до великих міст. Ці процеси викликали відтік населення із центральних районів міст. У пошуках нового місця проживання середній клас американців керувався наступними принципами:

- ✓ підвищення народжуваності у повоєнні роки викликало потреби розміщенні родин у більших за площею будинках;
- ✓ будівництво за межами міст було більш економічним, ніж будівництво в самому місті, а новітні матеріали та технології дозволили мінімізувати собівартість зведення приватних будинків;
- ✓ невеликі квартири американці змінювали на так звану «американську мрію» – великий замський будинок, що активно пропагувалося владою з метою вирішення житлового питання американців після Другої Світової війни;
- ✓ грошові вкладення населення, що не витратило їх в військових умовах, побоюючись ризиків втрати майна, середній клас після війни почав витрачати їх на придбання предметів побуту, в тому числі житлових будинків.

Ці умови стали базовими причинами розвитку процесів субурбанізації в країні, які, по суті, змінили усю систему розселення. При цьому центри прикладання праці населення залишилися незмінними. Отже, ключовими умовами для розвитку субурбанізації стали наступні фактори:

- ✓ транспортна доступність – хороша якість дорожнього покриття та створення швидкісних автомагістралей, які з'єднали центри проживання населення та центри прикладання праці, значно скоротивши час на проїзд та підвищивши комфортність пересування;
- ✓ розвиток соціально-побутової та культурної і спортивної інфраструктури – доступність населення до отримання даних послуг;
- ✓ створення органами державної влади та влади штатів програм доступного житла для американців, які планували придбати будинки

у замиській зоні – система іпотеки, спрямована на розвиток субурбанізації для забезпечення сталого розвитку держави.

Як наслідок, процеси субурбанізації в США характеризувалися малоповерховою забудовою приміських зон з чіткою системою зонування та плануванням забудови. Забудовою займаються профільні архітектурно-будівельні компанії, діяльність яких спрямована не лише на будівництво житлової нерухомості, але і забезпечення соціально-побутової інфраструктури, для розвитку якої залучаються спеціальні матеріальні та технічні ресурси. Подібна специфіка субурбанізаційних процесів була присутня і в Канаді. Проте, відмінність мегаполісів Європи від формату Північної Америки у тому, що приміська зона має малоповерхову забудову, що має історичне значення. Історично ці невеликі міста чи селища були окремими адміністративно-територіальними одиницями, з розвитком міста-мегаполіса, вони доєдналися до певної агломерації. Але, архітектурно-планувальний вид даної території вже сформовано, отже будівництво нерухомості нового формату за стилями та архітектурно-планувальними рішеннями не можливо. За підтримкою історичного архітектурного вигляду цих територій чітко стежать місцеві органи влади. Отже, даний процес дещо гальмує розвиток субурбанізаційних процесів в європейських мегаполісах, оскільки розвиток цих передмість має лише міграційні причини, але не сприяє подальшому розвитку містобудівних систем та створення нових комплексних підходів до урбанізації.

Мегаполіси країн Західної Європи, такі як Берлін, Лондон, Париж, є не лише центрами держави, вони виступають економічними центрами окремих регіонів Європи. Самі ці мегаполіси є «бізнес-Мекками», що формують політичну та економічну ситуацію не лише країн Європейського Союзу, але і сусідів – інших країн Європи, Азійського регіону та, по суті, всього світу [8, с. 156-158].

Також, процеси субурбанізації у Західній Європі характеризувалися тим, що в приміських зонах найбільших міст будувалися капітальні сімейні будинки,

до яких переїжджала значна міського населення на постійне проживання. Після розпаду соціалістичної системи подібні риси субурбанізації почали спостерігатися і у містах Центрально-Східної Європи [19, с. 154].

У країнах Азії, де переважає адміністративно-командна система державного управління, процеси розвитку субурбанізації тісно пов'язані з політикою влади щодо забезпечення сталого розвитку територій. В умовах великої кількості населення забудова території є щільною як у містах, так і в передмістях. Проте, через контрастність соціально-економічної ситуації, в багатьох азійських мегаполісах можна спостерігати нераціональне планування – від хмарочосів до нетрів, розміщення у межах самого міста. Ускладнений трафік зменшує ефективність розвитку процесів субурбанізації в цих країнах [8, с. 158].

До прикладу, Пекін як столичне місто став розвиватись після 1949 року. Генеральний план міста 1958 року був схвалений під впливом радянської містобудівної моделі, яка передбачала перетворення «міста-споживача» у «місто-виробника» зі значним акцентом на промисловий розвиток. Генеральний план 1983 року передбачав розміщення урядових будівель, науково-дослідних інститутів та вищих навчальних закладів у передмістях. Тоді ж у 1980-х рр. почалося проектування та створення міст-супутників. Так, субурбанізаційні процеси навколо Пекіна зумовлювалися урядовими планами, чим відрізнялися від подібних процесів у Північній Америці, оскільки міграційні потоки з передмість до міста і навпаки не набули значного поширення. Приватні автомобілі, також, не були широко поширені серед населення. Але стрімкий розвиток субурбанізація в Китаї набула у 1990-х рр., на прикладі міста Ханчжоу, коли почалося масштабне будівництво кільцевих та швидкісних автомагістралей, будівництво приватних садиб, розвиток первинного та вторинного ринку житла, ринку землі, перенесення промислових підприємств у передмістя та будівництво в останніх торгових центрів – і звідси субурбанізація у Пекіні набула нових і масштабних рис. Так з'являється активна

субурбанізація ініційована міськими жителями, промисловими підприємствами та торговельно-роздрібними компаніями. Це відрізняється від пасивної форми переселення (активна та пасивна форма субурбанізації визначаються залежно від того, чи приймається рішення знизу вгору від землекористувачів, або згори вниз від уряду) [68].

Повертаючись до етапу інтенсивного зростання місто-утворюючих і місто-обслуговуючих функцій, що призводить до значного збільшення кількості робочих місць, при відповідному зростанні житлового будівництва, міста притягують до себе мігрантів оточуючої приміської зони (величина міста визначає радіус впливу). Відбувається процес територіального перерозподілу населення: зростання людності міст і зменшення чисельності населення у передмістях. На цьому етапі (першому) процесу урбанізації міграційний приріст населення у містах значно перевищує природний показник.

Подальше зростання міст веде до зміни структури господарського комплексу приміських зон. Середні та великі міста формують навколо себе інфраструктурне забезпечення (у першу чергу транспортні комунікації, шосейні дороги, залізниці, аеродроми, трубопроводи, лінії електропередач і зв'язку тощо); удосконалюють структуру сільськогосподарського виробництва – у державних, колективних і приватних господарствах формується азональна приміська спеціалізація; у передмістях (особливо великих, найбільших і міст-мільйонерів) створюються промислові підприємства для забезпечення потреб центральних міст – електростанції, цементні та інші заводи промисловості будівельних матеріалів, окремі екологічно шкідливі виробництва (хімічної промисловості тощо), підприємства АПК, виносяться за межі центрального міста цехи окремих підприємств – виникають міста-супутники; створюються об'єкти рекреації для відпочинку та оздоровлення міських жителів тощо.

Збільшується територіальна мобільність населення приміської зони – маятникові трудові та соціально-культурно-побутові поїздки. Змінюється соціальна структура населення передмість – зростає частка «жителів села –

працівників міста». Відбувається концентрація населення поблизу великих міст. Другий етап урбанізації породжує субурбанізацію – процес зростання і розвитку приміської зони великих міст [16, с. 49-50].

Інтенсивний розвиток приміської зони припадає на 1960-70-ті роки. Проте характер субурбанізаційних процесів у радянських та зарубіжних (західних) приміських зонах, маючи певні спільні інтереси, суттєво відрізнявся (детальніше у табл. 1.1.) [28, с. 210].

Таблиця 1.1.

**Відмінності радянських та зарубіжних (західних) приміських зон
у 1960-70-ті роках [28]**

Радянські	Зарубіжні (західні)
Мігранти з передмість покривають дефіцит найменш кваліфікованої частини трудових ресурсів	Серед мігрантів передмість переважають «білі комірці», що покинули центральне місто як несприятливе для життя
Навколо міста проживає населення з нижчим рівнем доходів	Пояс субурбанізації – місце проживання привілейованих прошарків, населення з вищим рівнем доходів
Головні зв'язки забезпечує громадський транспорт, більшою мірою залізничний, ніж автомобільний	Домінує індивідуальний автомобіль, громадський транспорт має підпорядковане значення, роль залізничного транспорту несуттєва
Переважає тенденція доцентрових міст	Центральні міста втрачають населення
Міста-супутники перетворюються на багатофункціональні	Міста-супутники зберігають вузьку спеціалізацію
У містах-супутниках переважає багатоповерхова забудова	У містах-супутниках переважає малоповерхова присадибна забудова

Наступний третій етап урбанізації (і третій період субурбанізації) – переїзд частини населення з центрального міста (як правило, мільйонера або найбільшого) у передмістя – невелике містечко, або сільську місцевість, які виступають «поселеннями-спальнями» величезного міста і мають кращі санітарно-гігієнічні умови проживання, поповнюючи число маятникових

трудоу мiґрантiв, або пiсля виходу на пенсiю. На цьому ступенi субурбанiзацiї примiська зона зростає i розвивається завдяки притоку мiґрантiв з центрального мiста та периферiйної зони [16, с. 50].

Темпи урбанiзацiї у краiнах соцiалiстичної системи подекуди були вищими нiж у краiнах Захiдної Європи. Це було пов'язано з полiтикою «прискореної соцiалiстичної iндустрiалiзацiї» i ця полiтика мала великий вплив на динамiку розвитку мiст та еволюцiю мiської культури i житлових уподобань.

Ця масштабна експансiя мiст була координована мiськими мунiципалiтетами, i вiдповiдно сприяла розвитку нових технологiй збiрного будiвництва. На вiдмiну вiд розлогих передмiсть захiдних мегаполiсiв, «соцiалiстичнi передмiстя» були розпланованi з чiтко визначеними межами та високою щiльнiстю житла. Однiєю з причин освоєння та розвитку нових територiй мiст було пов'язано з розміщенням великих пiдприємств з виробництва будiвельних матерiалiв, так званих домобудiвельних комбiнатiв, – для швидкого будiвництва житлових масивiв з панельними будинками типових серiй. Водночас, коли надавалася перевага новим житловим масивам, iґнорувався розвиток центральных районiв. Як наслiдок, залишалося багато старого житла у незадовiльному станi. До кiнця соцiалiстичної епохи, наприклад центральнi райони мiст Белграда та Софiї вже потребували модернiзацiї й оновлення [76].

У подальшому у бiльшостi постсоцiалiстичних країн можна спостерiгати таку послiдовнiсть еволюцiйного процесу субурбанiзацiї:

- 1) субурбанiзацiя до-мiського соцiалiстичного перiоду, викликана дефiцитом житла у мiстi;
- 2) помiрна («скромна») субурбанiзацiя пост-мiського соцiалiстичного перiоду, пов'язана з притягальною силою сiльськогосподарських пiдприємств, розташованих поблизу великих мiст;
- 3) короткий перiод вiдсутностi, або незначної субурбанiзацiї;
- 4) формування у примiській зонi невеликих кластерiв розкiшного житла для нової елiти;

5) інтенсивна («масова») субурбанізація, зумовлена виникненням значного середнього класу та наявністю кредитів з низьким відсотком.

Проте не всі країни пройшли п'яту стадію внаслідок різних причин (як через повільність проведення правових та економічних реформ, так і внаслідок інших причин). Навколо великих міст України п'ята стадія тільки починає набирати обертів.

Важливим аспектом розвитку приміської зони, що часто залишається поза увагою, є зміна, або поява нових субурбаністичних (приміських) просторів, насамперед пов'язана з житловою субурбанізацією. Так, будівництво нового житла є найбільш видимою з усіх просторових змін, що вплинули на постсоціалістичні приміські ландшафти. Найбільші міста вже сильно трансформували сільську місцевість у передмістях, причому не завжди в гірший бік; вона стала іншою: містяни та сільські мешканці, міське та сільське середовище пристосувалися одне до одного, хоча й знаходяться в стані постійних суперечностей [37, с. 264].

Важливою спільною рисою житлової субурбанізації у постсоціалістичних країнах є слабкість планувальних заходів, нерегульоване, неконтрольоване зростання приміських поселень. Як результат слабкості суспільних інституцій та законодавчої невизначеності незаконне розміщення житла у приміській зоні стало звичним явищем. Оскільки дачні поселення менш помітні в приміському ландшафті, ніж нові поселення, побудовані на колишніх сільськогосподарських землях, роль планування у розвитку цих територій значною мірою була взагалі проігнорована. Планувальні підходи у пост-літній субурбії («post-summurbia») швидше еkleктичні. З одного боку мешканці усвідомили, що мають покладатися на власні ресурси і задоволені бути незалежними та вільними від регулювання, з іншого боку, місцеві планувальники не втручаються в діяльність мешканців і реагують в кращому випадку лише на їх запити. Подібна ситуація і щодо регулювання будівництва та функціонування котеджних містечок. Хоча ряд дослідників відмічає, що після 2000 року ситуація змінилася суттєво, паттерн «постсоціалістичної субурбанізації» 1990-х років

модифікувався, оскільки з'явилися нові актори, змінилися економічні та політичні умови міського розвитку, змінилися масштаби житлової субурбанізації.

Не дивлячись на певні відмінності спільною рисою «постсоціалістичної субурбанізації» є соціальний мікс та співіснування різних типів приміських просторів. Так, в межах приміської зони відбуваються процеси трансформації існуючих населених пунктів за рахунок нового будівництва чи модернізації окремих житлових будинків чи цілих вулиць у сільських поселеннях (у межах старої сільської забудови, в основному спланованої ще в 1960-70-х роках), будівництво нових багатоквартирних будинків у містах-супутниках. Водночас значного поширення отримало будівництво нових котеджних містечок на колишніх сільськогосподарських землях, зелених зонах чи не використовуваних ділянках. До цього додається поступове перетворення колишніх дачних поселень та садово-городніх кооперативів на постійне житло. При цьому чітко простежується градієнт інтенсивності житлової субурбанізації. Як зазначає Т. Нефьодова, чим ближче до столиці, або іншого великого міста, тим більше сільські будинки та села втрачають свій первозданний вигляд через вкраплення, або навіть цілі квартали чужорідних будинків та чужорідного життя. Дачні поселення, що знаходяться ближче до столиці, більш ймовірно перетворюються на ареали постійного проживання [38, с. 270-271].

1.3. Методика дослідження процесу субурбанізації

Науковий метод (від грецького *methodos* – шлях, дослідження чи навчання) – це сукупність правил і прийомів досліджених явищ і закономірностей природи, суспільства і мислення. Або це сукупність дослідницьких дій, що застосовуються для здобуття нових знань.

Метод дослідження – це сукупність мислених логічних і практичних дій, які мають на меті розв'язання певного пізнавального (наукового) завдання. Методика являє собою системну сукупність різноманітних прийомів дослідження.

Метод поєднує елементи теорії, методики і техніки дослідження. Метод враховує загальну логіку пізнавальної діяльності, з одного боку, і предметну специфіку конкретної науки – з другого. Класифікація наукових методів залишається недостатньо розробленою та дискусійною. Розрізняють методи – підходи, які показують загальний спосіб розв'язання наукової проблеми, та методи – прийоми, що вказують конкретні правила, процедури та операції дослідження.

Під час розгляду субурбанізаційних процесів в Україні застосовуються три групи методів дослідження: 1) філософські; 2) загальнонаукові та 3) спеціально-наукові методи.

Основним філософським методом є метод діалектики, який означає дослідження процесів субурбанізації у постійному і безперервному розвитку.

Основними загальнонауковими методами є аналіз, синтез, індукції, дедукції, графічний, статистичний.

Аналіз – метод дослідження, що полягає в уявному розчленуванні цілого явища на складові частини більш прості, виділення окремих сторін, властивостей, зв'язків. Даний метод дозволяє проаналізувати ситуацію з субурбанізаційними процесами в Україні і визначити перспективи їх розвитку.

Синтез – метод дослідження, що полягає в уявному з'єднанні (узагальненні) окремих сторін, властивостей, зв'язків явища складного і

осягнення цілого в його єдності. У ході наукових досліджень синтез пов'язаний з аналізом, оскільки дає змогу поєднати частини предмета, розчленованого в процесі аналізу, встановити їх зв'язок і пізнати предмет як єдине ціле.

Наукова абстракція. Метод наукової абстракції використовують за двома взаємопов'язаними напрямками – *індукції* та *дедукції*. Суть наукової абстракції полягає у пошуку головних, усталених, типових характеристик досліджуваного явища і у свідомій відмові від ознак несуттєвих, нестійких. *Індукція* веде наукову абстракцію від часткового і конкретного до загального, *дедукція* дає можливість поширити загальні закономірності на конкретні явища. Цей метод дає можливість розглядати особливості територіального поширення субурбанізаційних процесів в Україні.

Статистичний метод. Об'єкти та предмети соціально-географічних досліджень відрізняються масовістю, що обумовлює велике значення для них статистичних методів. Застосування статистичного методу означає збір та отримання первинних статистичних матеріалів, використання статистичних довідників, обробку та аналіз цих матеріалів відповідно до мети дослідження. Статистичний метод, який базується на аналізі соціологічних даних, прив'язаний до певних територій і форм життєдіяльності населення, дає змогу показати просторові взаємодії різних соціально-просторових систем, зокрема і субурбанізаційних процесів, оскільки статистика покладена на карту, є дійовим інструментом дослідження і аналізу певних явищ субурбанізації.

Літературний метод полягає у використанні різноманітних літературних джерел. При написанні даної праці використовувалися різні підручники, посібники, монографії, наукові статті, автореферати та численні матеріали з мережі Інтернет.

Графічний. Метод умовних зображень статистичних даних за допомогою різних фігур, ліній, діаграм і різних символічних образів. У роботі цей метод був втілений у розробці діаграм, які відображають динаміку забудови приміської зони та структуру приміських пасажирських перевезень.

Основними спеціальнонауковими методами, що застосувались у роботі, є наступні: історико-географічний, порівняльно-географічний, картографічний, балансовий методи, районування.

Історико-географічний. Суть даного методу полягає у дослідженні ретроспективи, доповнює інші дослідження більш ефективний у поєднанні з статистичним методом, а також аналізом. Без аналізу історичного минулого важко, а іноді і неможливо, пояснити сучасний стан, зробити прогноз на майбутнє. Завданням методу є визначення причин і факторів, що зумовили виникнення та поширення субурбанізаційних процесів у США, Європі, Азії, а також в Україні, зокрема в часи перебування у складі СРСР. Широкий аспект дослідження проблем і перспектив розвитку таких процесів в Україні та і у світі, також.

Порівняльно-географічний. Пізнання будь-якого об'єкта чи явища розпочинається зі з'ясування його відмінностей від інших подібних об'єктів і явищ. Пізнання являє собою процес, у якому розрізнення та подібність перебувають у нерозривній єдності. Порівняльний метод на першому етапі надає перевагу якісним відмінностям, а на другому – кількісним. У дослідженні субурбанізаційних процесів можливі порівняння: просторові та часові. Просторово-часові порівняння використовуються для дослідження територіального поширення субурбанізаційних процесів у світі та їх порівняння у розрізі країн і континентів.

Картографічний метод. Один з найважливіших методів в арсеналі дослідницького апарату суспільної географії. Основний інструмент картографічного методу – карта.

Характерною рисою сучасного розвитку картографічних методів є впровадження ЕОМ та засобів автоматизації на усіх стадіях створення і використання карт. Застосування математичних методів, розробка комп'ютерних карт дають змогу підвищити точність досліджень. Карту можна використати як вхідний матеріал для наступних дослідницьких операцій, за допомогою яких можна здійснити просторовий аналіз соціально-економічних

процесів та явищ, провести їх територіальну диференціацію та провести відповідне районування.

Метод районування. Це територіальна систематизація, яка являє собою процес розчленування території на відносні цілісні частини. Метод районування сприяє виявленню взаємопов'язаних в соціально-економічному аспекті частин країни за певною спеціалізацією. Районування і вчення про райони, або районологія, є основним ядром будь-якого географічного дослідження. Районування має найбільше практичне значення для пізнання та вивчення регіональних особливостей поширення субурбанізаційних процесів у світі, а також в Україні. А також дослідження окремих сегментів субурбанізації в приміській зоні Києва у розрізі адміністративних районів області та міст обласного значення.

Балансовий метод – вивчення ресурсів певного ринку. Даний метод використовується у плануванні для досягнення рівноваги у сферах виробничого та особистого споживання, зіставляючи ресурси (матеріальні, фінансові, трудові) і потреби в них. У роботі він використовувався під час дослідження ринку нерухомості у приміській зоні Києва і його відповідність попиту серед населення. А також відповідність ринку нерухомості приміської зони Києва поточному рівню соціально-економічного та інфраструктурного розвитку передмість столиці.

Методика проведення даного дослідження полягає у розробці та реалізації наступних етапів:

- 1) теоретико-методологічний – передбачає виявлення теоретико-методичних засад дослідження процесу субурбанізації, аналіз понять термінологічного апарату, методів, об'єкта і предмета;
- 2) етап збору статистичної інформації – передбачає збір та обробку інформації;
- 3) аналітико-синтетичний етап – етап узагальнення дає можливість поглибити дослідження об'єкта.

РОЗДІЛ 2

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЦЕСІВ СУБУРБАНІЗАЦІЇ В УКРАЇНІ

Процеси субурбанізації мали до останнього часу незначний розвиток в Україні. Чинниками гальмування процесу субурбанізації в нашій державі є:

- 1) низький рівень життя населення та відсутність доступної системи кредитування;
- 2) бідність місцевих бюджетів, що перешкоджає будівництву сучасної інфраструктури та доріг;
- 3) збереження інституту прописки-реєстрації в містах, що затримує легальний виїзд городян за межі міст;
- 4) неузгодженість законодавства щодо ринку землі й нерухомості тощо.

Субурбанізація отримала досить активний розвиток тільки у містах-мільйонерах та дуже великих містах, де рівень доходів окремих верств населення дозволяє їм будувати житло в передмістях [17, с. 154].

2.1. Передумови та чинники процесу субурбанізації в Україні

У радянський період сформувалася доволі чітка система поділу населення на міське і сільське. Ця система була покладена в основу державної житлової політики та законодавства щодо забезпечення населення житлом. Мешканці міст не мали можливості отримати ділянку для будівництва житлового будинку у сільській місцевості. Як форма тимчасового житла (на вихідних та у літній період) ще з 1950-60-х років значних масштабів набули так звані дачні поселення (садово-городні кооперативи) на окраїнах та поблизу великих міст. У більшості випадків вони мали стандартну планувальну структуру, спільну, але доволі обмежену інфраструктуру, і прості (подекуди «примітивні») архітектурні рішення. Лише частина дачних поселень мали вищий рівень архітектурно-планувального та інфраструктурного забезпечення (наприклад,

дачні поселення письменників чи урядові дачні селища). Дача не була заміною тісної міської квартири, а була її продовженням [37, с. 269].

У свою чергу, стрімкий ріст великих міст спонукає до політики «регулювання росту» великих міст. Так, у колишньому СРСР, особливо у 70-80-х роках ХХ ст., це проявилось через обмеження міської прописки і прийняття на роботу з приміської зони в радіусі не більше 30 км. Це стає «поштовхом» розвитку приміської зони – у найближчі до великого міста малі міста, селища міського типу і села переселяються жителі периферійних зон. Відбувається процес поляризації населення – ріст кількості населення у великих містах та їх приміських зонах і зменшення людності периферійних частин областей. Кількість маятникових трудових міграцій з передмістя у міста зростає, у приміських зонах виникає нова категорія поселень – «спальні» [16, с. 50].

У пострадянський період житлові функції приміської зони значно трансформувалися, виникли нові форми розселення. За останні 20 років феномен житлової субурбанізації сформував нові паттерни розселення, міські ландшафти у метрополітенських регіонах Центральної та Східної Європи, суттєво вплинув на зміну фізичної морфології, функціональної моделі землекористування та соціально-просторову структуру посткомуністичних міст та їх метрополітенських регіонів, істотно вплинув на зміни соціального простору міських регіонів. З утвердженням приватної власності на землю та поступовим зростанням доходів населення виникла потреба у новому житловому будівництві. Розпочалася нова хвиля житлової субурбанізації навколо великих міст України. Частина міських жителів почала будувати приватні житлові будинки за межами міст у поселеннях із зручною транспортною доступністю. Додатковими стимулами стали прагнення жити в екологічно чистіших умовах та соціальний статус. При цьому слід зауважити, що житлова субурбанізація в пострадянських країнах – соціально поляризований процес: населення з високим і низьким соціальним статусом більш схильне до переселення в субурбію, ніж із середнім.

Специфічним феноменом пострадянських (постсоціалістичних) країн зазвичай вважають наявність розвиненої мережі дачних поселень, що нині частково перетворюються на постійно житло. Сезонна субурбанізація поступово трансформується у субурбанізацію «західного типу», «літня субурбанізація» переходить у «пост-літню». К. Леетмаа та інші дослідники зазначають, що колишні дачні поселення в постсоціалістичних країнах є «прихованим компонентом» сучасної житлової субурбанізації. В Україні цей процес набув додаткового значення після прийняття Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо переведення садових і дачних будинків у жилі будинки та реєстрації у них місця проживання», який відкрив можливість перетворення колишніх дач на постійне житло («Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо переведення садових і дачних будинків у жилі будинки та реєстрації у них місця проживання» 2014: Закон України від 02.09.2014, № 1673-VII.).

Проте більш впливовим щодо трансформації приміського простору є процес будівництва нових котеджних містечок. Вони стають «новими елементами розселення», внесли суттєві зміни в існуючу мережу поселень. Котеджні містечка значно перевищують за кількістю селища міського типу. Хоча вони і поступаються останнім за чисельністю населення, але відрізняються більш високим рівнем та якістю життя. Іще суттєвіше котеджні поселення відрізняються від сіл, що зберігають традиційну забудову, низький рівень благоустрою та якості життя. Перші котеджні містечка в Україні виникли в середині 1990-х років на основі колишніх дачних селищ, що зазнали суттєвої реконструкції в архітектурно-планувальному та інфраструктурному сенсі. У подальшому все більшого поширення отримало будівництво нових котеджних містечок в межах найближчої приміської зони. Такі процеси отримали найбільший розвиток навколо Києва.

Водночас наявність районів приватної житлової забудови у межах великих міст стимулювало розвиток так званої внутрішньої субурбанізації – зміни старої приватної забудови в межах міської зони на нову, сучасну

(подекуди – елітну). Як наслідок, навколо багатьох великих міст України нова хвиля субурбанізації виявилася доволі слабкою. Окрім того, великі міста, після деякої перерви у 1990-х роках, все ще залишаються привабливішими за сільську місцевість, а передмістя все ще притягують сільське населення з периферії [38, с. 269-271].

Ще один процес – будівництво нових багатоквартирних житлових комплексів навколо великих міст (головним чином у традиційних містах-супутниках). Він зумовлений передусім зростанням попиту на дешевше житло та порівняно високою транспортною доступністю (подекуди вищою, ніж у межах міста).

Отже, можна вести мову про одночасне розгортання чотирьох процесів, пов'язаних з житловою субурбанізацією в метрополітенських регіонах України у пострадянський період:

- вибіркова трансформація і фрагментація сільських поселень в найближчій приміській зоні;
- будівництво нових котеджних містечок та перетворення садово-дачних кооперативів на постійне житло навколо метрополітенських центрів;
- будівництво нових житлових комплексів у поселеннях-супутниках з високою транспортною доступністю;
- «внутрішня субурбанізація» міст [38, с 272].

2.2. Оцінка інтенсивності субурбанізаційних процесів в Україні

Україна субурбанізується нерівномірно. Процеси трансформації приміської зони суттєво відрізняються навколо великих міст країни, а різні частини приміських зон також змінюються по різному (табл. 2.1). При цьому процеси житлової та комерційної субурбанізації зумовлюють нові соціальні виклики, зокрема розмивання територіальної ідентичності окремих поселень приміської зони внаслідок значного напливу нових мешканців; зміни щоденних життєвих практик, зумовлених поширенням у певних поселеннях приміської зони закладів мережевих структур сфери послуг, що знімають необхідність виїзду до великого міста з метою отримання послуг і, як наслідок, виникає дилема між доступністю послуг та «втраченою мобільністю» [37, с. 265-266].

Таблиця 2.1.

Типи приміських просторів [37]

	Сільські поселення, охоплені субурбанізацією	Нові котеджні містечка	Перетворені на постійні дачні поселення	Зростаючі міста-супутники радянських часів	Райони внутрішньої субурбанізації
Оточуючий простір	Сільський	Сільський/відкритий	Сільський/відкритий	Міський	Міський
Характер змін	Нова забудова/оновлення-модернізація/знесення та будівництво нового житла	Нова забудова	Оновлення-модернізація/знесення та будівництво нового житла	Нова забудова/«втиснення» окремих будинків у старі мікрорайони	Нова забудова/оновлення-модернізація/знесення та будівництво нового житла
Тип житла	Низькоповерхова індивідуальна забудова/багатоповерхова забудова	Низькоповерхова індивідуальна забудова, таунхауси	Низькоповерхова індивідуальна забудова	Багатоповерхова забудова	Низькоповерхова індивідуальна забудова
Спосіб життя	Приміський/сільський	Приміський/«другий дім»	Приміський/«другий дім»	Приміський/міський	Міський

Великі міста України мають різний потенціал для розвитку процесів житлової субурбанізації. Стримуючими факторами виступають, з одного боку, нижчий рівень соціально-економічного розвитку, а отже нижчі доходи населення, відсутність платоспроможного попиту, а з іншого – наявність значної приватної забудови в межах міст, що зумовлює поширення «внутрішньої субурбанізації». Стимулюючими факторами є провідна економічна, політична, соціально-культурна роль міст в державі, сформованість метрополітенських регіонів, вплив глобальних процесів, міграція в «економічно сильні» міста, трансферт «західного» способу життя і уявлень про цінності, і, не

в останню чергу, наявність робочих місць, а також нестача вільних земельних ділянок в межах міста для малоповерхової забудови [38, с. 274].

Оскільки інтенсивність житлової субурбанізації значною мірою визначається субурбанізаційним потенціалом метрополітенських центрів, доцільною є його оцінка та співставлення з результатами житлової субурбанізації. Часовий проміжок обрано до 2014 року, зважаючи на те, що військові дії на сході України суттєво спотворили показники, що відображають процеси житлової субурбанізації, особливо у східній частині України. Аналіз здійснено у розрізі 11 міст – метрополітенських центрів України з чисельністю населення понад 400 тис. мешканців. Потенціал житлової субурбанізації навколо метрополітенських центрів визначається змінами чисельності населення, рівнем його доходів, наявністю робочих місць, міграційною та інвестиційною привабливістю території, рівнем розвитку сфери послуг, часткою низькоповерхової приватної забудови.

Зважаючи на наявність доступних офіційних статистичних даних, в якості індикаторів потенціалу житлової субурбанізації метрополітенських центрів обрано: приріст населення в метрополітенському центрі (% , 2014 до 2001), номінальну середньомісячну заробітну плату (US \$, 2012), рівень безробіття (% , середньорічний у 2010-12 роках), сальдо міграції до метрополітенського центру (% , сумарне значення за період 2009-12 років), інвестиції в основний капітал на душу населення (US \$, 2011), обсяги реалізованих послуг на душу населення (US \$, 2012), частку малоповерхової приватної забудови (% від загальної площі міста). Все це відображено у таблиці 2.2.:

Таблиця 2.2.

**Індикатори потенціалу житлової субурбанізації
метрополітенських центрів України [38]**

Метрополі- тенський центр	P, %	Inc, US \$	J, %	M, ‰	Inv, US \$	S, US \$	DD %	Сумар- ний бал
	бал	бал	бал	бал	бал	бал	бал	
Київ	11,8	576,5	0,5	21,7	1563,8	1272,1	4,6	3
	0	0	2	1	0	0	0	
Харків	0,1	346,0	0,8	8,9	566,5	401,5	14,1	15
	2	4	3	1	3	1	1	
Одеса	0,7	353,1	0,4	16,5	610,9	432,0	12,8	12
	2	3	1	1	3	1	1	
Дніпро	-5,8	470,9	0,8	-5,7	928,4	384,6	27,0	18
	4	1	3	4	1	1	4	
Донецьк	-5,7	387,4	0,6	-2,6	1180,1	306,6	24,1	18
	4	3	2	4	1	1	3	
Запоріжжя	-5,5	379,5	1,1	0,0	637,5	761,5	27,1	21
	4	3	4	3	2	1	4	
Львів	0,5	357,3	0,7	-4,3	1105,6	349,7	9,5	14
	2	3	2	4	1	1	1	
Кривий Ріг	-2,2	444,4	1,1	-6,7	1029,1	119,5	25,4	23
	3	1	4	5	1	5	4	
Миколаїв	-2,8	368,4	1,0	-0,2	458,3	187,8	26,0	25
	3	3	4	3	5	3	4	
Маріуполь	-6,1	437,4	0,8	1,3	481,5	97,0	30,2	25
	4	1	3	3	4	5	5	
Луганськ	-7,7	356,7	0,5	-11,5	457,3	318,7	35,5	26
	5	3	2	5	5	1	5	

Джерело: дані Державної служби статистики України та головних управлінь статистики відповідних обласних державних адміністрацій

Всі показники за містами з населенням понад 400 тис. мешканців були переведені у бальну форму від 0 до 5 (0 – максимальний потенціал, 5 – мінімальний) та обраховано сумарний бал індикаторів потенціалу житлової субурбанізації (табл. 2.3.).

Таблиця 2.3

**Ранжування найбільших міст України за потенціалом
та проявом житлової субурбанізації [38]**

Метрополітенський центр	Індикатори потенціалу житлової субурбанізації		Індикатори прояву житлової субурбанізації	
	Сумарний бал	Ранг	Сумарний бал	Ранг
Київ	3	1	1	1
Харків	15	3	13	4
Одеса	12	2	7	2
Дніпро	18	5-6	16	5-6
Донецьк	18	5-6	26	10-11
Запоріжжя	21	7	16	5-6
Львів	14	4	11	3
Кривий Ріг	23	8	24	7-8
Миколаїв	25	9-10	26	10-11
Маріуполь	25	9-10	24	7-8
Луганськ	26	11	25	9

Як видно з таблиці 2.3., мінімальний сумарний бал, а отже найбільший потенціал житлової субурбанізації, характерний для Києва. Порівняно вищим він є також в Одесі, Львові та Харкові. Мінімальний потенціал характерний для індустріальних центрів – Луганська, Маріуполя та Миколаєва [38, с. 281].

Результати житлової субурбанізації проявляються через зміни чисельності сільського населення у приміській зоні, чисельності населення міст-супутників, міграції до приміської зони, щільність сільського населення та обсяги нового житлового будівництва у приміській зоні. В якості індикаторів прояву житлової субурбанізації обрано: приріст населення у містах-супутниках та сільських поселеннях приміської зони (відповідно PST and PRS, %, 2014 до 2001), сальдо міграції до приміської зони (MSZ, ‰, сумарне значення за період

2009-2012 років), щільність сільського населення (RPDSZ, осіб/км², на початок 2014 року), обсяги введення в експлуатацію в приміській зоні нового житла на душу населення (HSZ, м², в середньому за період 2006-2012 років), кількість проектів будівництва котеджних містечок та нових житлових комплексів (відповідно CSSZ та RCST, одиниць, у 2001-2014 роках). Аналогічно всі показники було переведено у відповідну бальну шкалу від 0 до 5 та обраховано сумарний бал індикаторів прояву житлової субурбанізації (додаток А). Отримані результати свідчать, що найбільшого розвитку житлова субурбанізація отримала у приміській зоні Києва, а також Одеси, Львова, Харкова. Це цілком відповідає їх субурбанізаційному потенціалу. Це ж стосується і міста Дніпро та певною мірою Запоріжжя з середніми значеннями потенціалу та прояву субурбанізації. Водночас суттєвою є негативна диспропорція між потенціалом та результатом житлової субурбанізації у Донецьку [38, с. 282].

РОЗДІЛ 3

СУЧАСНІ СУБУРБАНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ М. КИЄВА

При здійсненні дослідження застосовувалась схема приміської зони міста Києва, яку визначили Гладкий О.В., Іщук С.І.. Це схема Київської промислової агломерації – промислово-територіального утворення, що сформувалось на основі промислових об'єктів міста Києва та прилеглих до нього населених пунктів приміських районів [49, с. 405-408].

Отже, до цієї агломерації входять безпосередньо місто Київ та наступні адміністративні райони: на півночі – Вишгородський, Броварський; Бориспільський на сході, Обухівський, Васильківський, Кагарлицький, Фастівський, на півдні та заході – Києво-Святошинський, Бородянський, Макарівський райони. До Київської агломерації, крім Києва, входять також міста – Вишневе, Боярка, Ірпінь, Буча, Вишгород, Бровари, Бориспіль, Обухів, Українка, Кагарлик, Васильків, Фастів (додаток Г).

Схожа схема приміської зони міста Києва визначена й у Генеральному плані (додаток Д, рис. Д.1, Д.2). Базовим роком для здійснення статистичних досліджень було обрано 2019 рік.

При дослідженні було враховано нещодавно прийняту Постанову Верховної Ради від 17 липня 2020 року 807-ІХ «Про утворення та ліквідацію районів», яка набрала чинності 19 липня 2020 року. Звідси у Київській області з'явилися наступні укрупнені райони (додаток Ж): Бориспільський, що увібрав у себе власне Бориспільський, та долучив Переяславський та Яготинський райони. Броварський район з центром у м. Бровари приєднав до свого складу Баришівський, Згурівський райони. Києво-Святошинський район даною постановою був ліквідований 25 жовтня 2020 року, а на його місці створено: Бучанський район, що поглинув Бородянський, Макарівський райони, Ірпінську міськраду та м. Вишневе. Частина ліквідованого Києво-Святошинського району увібрав Фастівський район – а саме м. Боярка, Чабанівську селищну територіальну громаду і Гатненську сільську громаду, а також, селища Глеваха

та Калинівка Васильківського району. Васильківський район був приєднаний до складу Обухівського району. До Обухівського району було також приєднано Кагарлицький район, місто Ржищів, частину Богуславського району (територія Богуславської міської громади) та Миронівський район. До укрупненого Вишгородського району приєднано Іванківський та Поліський райони, а також м. Славутич. Значну кількість районів на півдні Київщини поглинув новий, укрупнений Білоцерківський район. Серед них, власне Білоцерківський, частину Богуславського, Володарський, Рокитнянський, Сквирський, Ставищенський, Таращанський, Тетіївський райони [48].

Статистичні дослідження за 2019 рік. При дослідженнях приміської зони Києва використовувались дані Головного управління статистики у Київській області.

3.1. Міграційний рух населення

За даними Головного управління статистики у Київській області було проаналізовано міграційний рух населення приміської зони Києва (табл. 3.1.).

Таблиця 3.1

**Міграційний рух населення за типом місцевості
по містах обласного значення та районах 2019 року [13]**

	Кількість прибулих	Кількість вибулих	Міграційний приріст, скорочення (-)
Київська область	59518	32157	27361
м. Бориспіль	1946	904	1042
м. Бровари	3796	1343	2453
м. Буча	1801	563	1238
м. Васильків	689	637	52
м. Ірпінь (міськрада)	7035	2049	4986
м. Обухів (міськрада)	842	518	324
м. Фастів	468	608	-140
Райони			
Бориспільський	1692	868	824
Бородянський	970	756	214
Броварський	1830	1038	792
Васильківський	1557	1078	479
Вишгородський	2958	1263	1695
Києво- Святошинський	16007	3795	12212
Макарівський	1223	681	542
Обухівський	1021	584	437
Фастівський	611	583	28

Складено за даними Головного управління статистики у Київській області

Міграційний рух за підсумками 2019 року у Київській області становив 59518 прибулих осіб та 32157 вибулих. Приріст становить у результаті 27361 особи. Міграційний приріст населення Київської області зростає. Проте, міграційний приріст за визначеними у таблиці 3.1. районами та містами є неоднорідним. Найбільший міграційний приріст зафіксовано в Ірпені 7035 осіб,

а вибулих 2049. Приріст в Ірпені склав 4986 осіб і це найбільший результат по області, не враховуючи міста Києва. Менше прибулих у місті Бровари – 3796 осіб, але приріст більший і складає 2453 особи за підсумками 2019 року – також виїхало з даного міста 1343 особи. Далі йдуть нижчі показники, але за відзначеними лідерами йде місто Буча – з міграційним приростом у 1238 осіб. Дещо відстає від Бучі місто Бориспіль з показником у 1042 особи – з них прибулих 1946 осіб, а вибулих 904. Звідси можна констатувати, що населення цих міст збільшується, в основному за рахунок зведення новобудов, оскільки Ірпінь, Бровари, Буча та Бориспіль мають найбільші показники житлового будівництва по області.

Найменший міграційний приріст у місті Васильків – всього 52 особи та у місті Фастів (-140 осіб).

Міграційний приріст за 2019 рік у розрізі адміністративних районів приміської зони Києва виглядає наступним чином. Тут помітно виділяється Києво-Святошинський район – аж 16007 осіб прибулих та 3795 вибулих і в результаті приріст 12212 осіб. Даний район у показниках міграційного приросту залишає далеко позаду інші райони Київської області.

З приростом у 1695 осіб наступним слідує Вишгородський район. У решті районів показники міграційного приросту менше 1000 осіб. Найменший міграційний приріст у Фастівському районі – 28 осіб (прибулих 611, а вибулих – 583 особи).

За підсумками 2019 року найбільший міграційний приріст спостерігався у містах Ірпінь, Бровари, Буча, а також, у Києво-Святошинському та Вишгородському районах. В основному за рахунок введення житлових площ та їх заселення. Населення обирає ці міста, оскільки вони знаходяться безпосередньо біля Києва. Найменший міграційний приріст у містах Васильків і Фастів, серед районів найменші показники у Фастівському районі.

Тобто, за дослідженими показниками міграційного руху населення можна стверджувати, що найвищі показники мають міста обласного значення і райони,

які розташовані біля Києва. Водночас міста і райони, що розташовані у периферійній частині області, мають низькі показники.

3.2. Введення в експлуатацію нового житла

Було проаналізовано кількість введеного житла в приміській зоні Києва – у системі міст обласного значення і прилеглих районів до Києва. За основу взято дані Головного управління статистики у Київській області за 2019 рік.

За підсумками 2019 року кількість введених площ новозбудованого житла по Київській області виглядає наступним чином (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Загальна площа житлових будівель, прийнятих в експлуатацію, по містах обласного значення та районах у 2019 році [13]

	Загальна площа ¹	
	усього, м ²	у % до 2018 року
Київська область	1861046	120,8
м. Бориспіль	100671	189,5
м. Бровари	88704	93,5
м. Васильків	9631	90,1
м. Буча	56848	96,8
м. Ірпінь (міськрада)	234966	127,2
м. Обухів (міськрада)	22087	88,0
м. Фастів	6929	88,5
Райони		
Бориспільський	98242	132,5
Бородянський	29095	120,2
Броварський	94958	124,7
Васильківський	82213	130,9
Вишгородський	120128	148,4
Києво-Святошинський	717363	113,8
Макарівський	35922	147,7
Обухівський	44593	111,2
Фастівський	13719	146,8

¹ з урахуванням загальної площі прийнятого в експлуатацію житла відповідно до Порядку (наказ Мінрегіону України від 03.07.2018 №158).

Показники 2019 року демонструють нечуваний зріст введення в експлуатацію житлових площ у порівнянні з 2018 роком – аж 417,9% до рівня 2018 року; проте в абсолютних цифрах це 19173 м², що у порівнянні з наступними місцями значно менше. Так абсолютним рекордсменом за житловим будівництвом є місто Ірпінь – 234966 м² введених житлових площ та приростом у 127,2%; і як наслідок Ірпінь (міськрада) зі значним відривом залишає інші міста Київської області далеко позаду. Це за рахунок активної забудови міста Ірпінь і смт Ворзель, Гостомеля та Коцюбинського. Проте у

Києві у 2019 році було збудовано 1113986 м² житла, що становить 88,7% рівня 2018 року.

Дуже далеко від Ірпеня у системі показників розташувалось місто Бориспіль, з введеними в користування 100671 м² житла, що становить 189,5% у порівнянні з 2018 роком. Третім є місто Бровари з 88704 м² – і це 93,5% у порівнянні з 2018 роком. Далі, з 56848 м² новобудов йде місто Буча з приростом у 96,8%.

Звідси, у наведених містах обласного значення найбільше новобудов зафіксовано у Ірпінській міськраді: статистична інформація також свідчить про те, що житлове будівництво збільшилось. Значно відстають міста Бориспіль, Бровари та Буча. Бориспіль за підсумками 2019 року мав набагато більші значення приросту, ніж в Ірпінській міськраді, проте цифри надто скромні у порівнянні з тим же Ірпенем. Міста Бровари та Буча мали незначне скорочення темпів житлового будівництва в 2019 році (додаток 3, рис. 3.1).

Щодо адміністративних районів Київської області за підсумками 2019 року ситуація виглядала наступним чином. Найбільше житлового будівництва зафіксовано у Києво-Святошинському районі, який власне є лідером в Київській області за розмірами житлового будівництва – 717363 м² і збільшення у майже 114% з 2018 роком. Такі високі показники зумовлюються активною забудовою у Вишневому та селах – Софіївській і Петропавлівській Борщагівках, Чайки, Святопетрівське, Крюківщина, Гатне, Новосілки тощо. Серед масштабних об'єктів житлового будівництва наведемо такі приклади: ЖК «Софіївська сфера» у Софіївській Борщагівці, житлові комплекси «Одеський бульвар» в Новосілках, «Озерний Гай» у Гатному, «Сади Вишневі» у м. Вишневе (рис. 3.1) та багато інших [42].



Рис. 3.1. ЖК «Сади Вишневі»

Джерело: <https://img.lunstatic.net/construction-800x450/241144.jpg>

Наступним по показникам йде Вишгородський район 120128 м² і менше ніж 150% приросту до рівня 2018 року. Таким даним Вишгородський район завдячує багатоповерховому будівництву у Вишгороді та будівництву приватних будинків у селах Старі й Нові Петрівці, Хотянівка та сіл вздовж узбережжя Київського водосховища. Бориспільський та Броварський райони мають 98242 м² та 94958 м² новобудов відповідно. Також дані райони демонструють збільшення обсягів будівництва: у Бориспільському 132,5% та менше ніж 125% у Броварському. Такі показники зумовлені будівництвом багатоповерхівок у певних селах, наприклад Чубинське, Гора Бориспільського району. Васильківський район демонструє 82213 м² збудованих об'єктів, що становить майже 131% приросту порівняно з 2018 роком.

Найменше житлового будівництва за підсумками 2019 року було зафіксовано у Фастівському районі – 13719 м², відповідно, які було взято в дослідження згідно наведеної схеми приміської зони м. Києва (додаток 3, рис. 3.2).

У підсумку зазначимо, що за 2019 рік у ряді міст обласного значення та адміністративних районах обсяги житлового будівництва та введення в експлуатацію житла ситуація є нерівномірною. Переважно присутнє зростання житлового будівництва у 2019 році відносно 2018 року. Найбільша кількість

введеного житла у містах обласного значення була в Ірпені (міськраді), Борисполі, Броварах, Бучі. А серед адміністративних районів Київської області найбільші показники у Києво-Святошинському, Вишгородському, Бориспільському, Броварському, Васильківському районах.

Станом на березень 2021 року середня ціна квартир в новобудовах передмість Києва сягала 17400 грн/м²; за віддаленістю від Києва діапазон цін наступний: до 5 км – 18400 грн/м², від 5 до 10 км – 18000 грн/м², від 10 до 20 км – ціни сягали 16500 грн/м². Найдорожче житло у даному контексті виявилось у селі Петропавлівська Борщагівка (21600 грн/м²) та місті Вишневе (20000 грн/м²). Найдешевше житло зафіксовано у селищі Гостомель (15800 грн/м²) та селі Святопетрівське (14700 грн/м²) [57].

Оже, інтенсивна житлова забудова властива адміністративним районам та містам обласного значення, що розташовані неподалік від м. Києва. Ціни за оренду землі, ділянок є привабливими, оскільки це «майже столична земля». З віддаленням від столиці, статистичні показники знижуються.

4.3. Розвиток приміського громадського транспорту

Статистичні дані Головного управління статистики Київської області свідчать про те, що за 2019 р. усіма видами транспорту було виконано пасажирооборот в обсязі 6429,2 млн пас. км, що становить 82,4% від обсягу 2018 року. Послугами пасажирського транспорту скористалося 121,2 млн пасажирів, або 96,4% від обсягу 2018 р. Обсяги пасажирських автоперевезень (з урахуванням фізичних особами-підприємців) у 2019 склали 77,1 млн пасажирів, або 91,9% від обсягу 2018 р., пасажирооборот склав 2189,3 млн пас. км або 82,8% від обсягу 2018 р.

У 2020 році картина перевезень по Київській області виглядала таким чином. Пасажирообіг склав 3001,1 млн пас. км, що становить 46,7% рівня 2019 р. З них на автомобільний транспорт припадає 1337,9 млн пасажиро-

кілометрів. 30,4 млн пасажиро-кілометрів складає тролейбусний транспорт (у Білій Церкві). Всього перевезено 68120,3 тисяч пасажирів, що складає 56,2% сумарного показника 2019 року. Автомобільним транспортом було перевезено 46516,1 тисяч пасажирів, що становить трохи більше 60% показника 2019 року. Тролейбусним транспортом (місто Біла Церква) було перевезено 5 млн 240 тисяч 500 осіб, що становить майже 76,5% показника 2019 року (рис. 3.2., 3.3.). Решта припадає на залізничний транспорт, проте конкретна цифра пасажирських перевезень за 2020 р. цим видом транспорту у статистиці не вказана.

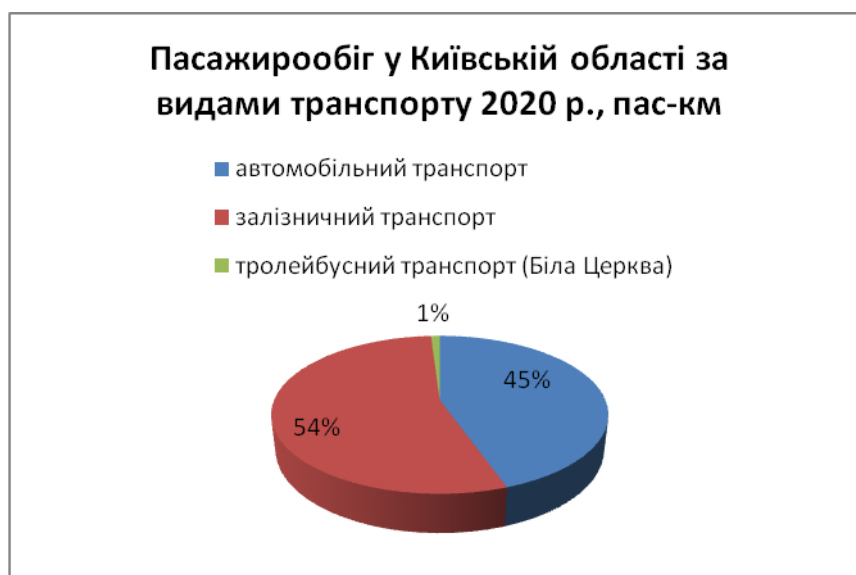


Рис. 3.2. Пасажирообіг у Київській області за 2020 рік [13]



Рис. 3.3. Транспортні перевезення в Київській області за 2020 рік [13]

Помітне зниження показників, що пов'язане вагомих чиним через пандемію коронавірусу та запровадження карантинних обмежень, зокрема скасування транспортного сполучення з метою обмежити поширення хвороби.

Детально розглянемо приміське сполучення міста Києва – зв'язок столиці з передмістями здійснюється за допомогою маршрутних таксі та електропоїздами, що курсують у різні напрямки (додаток Б).

Окремо зазначимо, що донедавна з Києва прямувало чимало маршрутів муніципального транспорту. Була широка мережа приміських автобусних маршрутів, що курсували в передмістя та віддалені села. Наприклад, до сіл, що розташовувалися вздовж траси Київ-Чоп (і не тільки), були наступні автобусні маршрути: №373 (ст.м. «Святошин» – с. Копилів), №747 (ст. м. «Нивки» – с. Гореничі), №771 (ст. м. «Святошин» – с. Мотижин), №772 (ст. м. «Святошин» – с. Бузова), №774 (ст. м. «Нивки» – с. Луб'янка), №776 (ст. м. «Святошин» – с. Колонщина (літній)), а також, №778 (ст. м. «Нивки» – с. Яблунівка) (рис. 3.4).



Рис. 3.4. Приміські автобуси

Джерело: https://miro.medium.com/max/2400/1*LX9haUjNTzokbe5ezTRLJg.jpeg

Джерело: http://infokava.com/uploads/posts/2016-10/1475850181_8.jpg

До населених пунктів Вишгородського району: №793 ст. м. Героїв Дніпра – Сади (с. Хотянівка), №795 ст. м. Героїв Дніпра – с. Лютіж, №799 ст. м. Героїв Дніпра – с. Новосілки, №991 – с. Хотянівка [35]. Але багато маршрутів з часом було скасовано чи передано в руки приватних перевізників.

Був ще, наприклад, міський автобусний маршрут №82 – курсував з станції метро Академмістечко до Київського міського молокозаводу №3, що у м. Вишневе, проте у 2009 році даний маршрут припинив своє існування через економічну кризу 2008 року та конкуренцію з боку маршруток [1].

Нині регулярне автобусне сполучення до передмістя представлено кількома маршрутами: №37 «ст. м. Святошин – ж/м Західний», №37А ст. м. Святошин – Спорткомплекс «Чайка», №43 ст. м. Видубичі – с. Козин, №43к ст. м. Видубичі – санаторій «Конча-Заспа», №64 ст. м. Осокорки – садове товариство «Вишеньки», №258 «ст. м. Лісова – Північне кладовище (с. Рожни Зазимської територіальної громади) [47].

Безпосередньо було обстежено окремі кінцеві зупинки багатьох приміських маршруток в Києві. Також, за даними мережі Інтернет та сайту EasyWay, було розглянуто напрямки та довжина маршрутів. Нами було виявлено і досліджено наступні локації з основними напрямками відправлення (додаток К):

1. Станція метро «Героїв Дніпра» – тут було виявлено чимало маршруток, що курсують до міста Вишгород і сільських населених пунктів Вишгородського району. Проте є винятком маршрутне таксі №421, що курсує до міста Бучі (ж/м Нова Буча).

2. Станція метро «Лівобережна»: тут є одна – 316 маршрутка до міста Бориспіль (Міський парк);

3. Станція «Лісова» – в нашому дослідженні даний пункт виявився чи не найбільшим за кількістю приміських маршруток. Здебільшого це маршрутки до міста Бровари: №701 (327) – Броварський ДБК; №702 (330) – Завод порошкової металургії; №704 (332) Бровари (залізничний вокзал); №780 (Броварський алюмінієвий завод); №781 – Бровари, вулиця Щелківська; №782 – Бровари, вулиця Грушевського №783 – Залізнична станція «Бровари»; №784 – м. Бровари, вулиця Чкалова; №810 – Бровари, вулиця Шевченка.

Маршрути до в сільських населених пунктів Броварського району: село Погреби – №320; село Пухівка – №№ 325, 341, 334; село Зазим'я (Сади) – №321, 328; село Княжичі – №730, 731 (Сади). Сміт Калинівка – №788.

4. ст. м. «Видубичі»/Автостанція «Видубичі»: тут відправляються маршрутки у напрямку Обухова та Українки. №309 м. Обухів (вулиця Каштанова – через село Романків), №310 м. Обухів (вулиця Каштанова – через село Великі Дмитровичі), №311 м. Обухів (вулиця Київська – через с. Козин), №313 – м. Українка (автостанція); а також в села Обухівського району.

5. Станція метро «Харківська»: тут багато маршрутів у напрямку міста Бориспіль та населених пунктів Бориспільського району.

6. Станція метро «Виставковий центр»: тут чимало маршрутів у напрямку населених пунктів Бучанського, Фастівського районів, міста Васильків, а також маршрутки, що прямують з інших частин міста Києва транзитом, наприклад: №729 ст. м. Либідська – с. Хотів; №801 ст. м. Дружби народів – с. Тарасівка; №812 ст. м. Дружби народів – м. Боярка; №825 Центральний залізничний вокзал – м. Боярка. Приміські маршрутки, що безпосередньо відправляються з Виставкового центру це №303 до Василькова;

№365 – до села Гатне; №374 до села Білогородка, №427 с. Крюківщина (ЖК «Європейське місто»); місто Вишневе – №718, №723 (залізнична станція), №732 (Рибний світ); №724 – с. Іванковичі; №739 – смт Чабани, №821 (також до Чабанів), №904 – с. Софіївська Борщагівка (ЖК «Щасливий») тощо.

7. Станція метро «Нивки» – тут було зафіксовано маршрутне таксі №716 до міста Вишневе, що ходить з невеликим інтервалом, №719 до села Горенка через Пущу-Водицю; №376 до сіл Бишів, Музичі (№765), Гореничі (№747), Личанка (№750), Княжичі (№824) та багато інших.

8. Станція «Святошин»: звідси курсують маршрутки до міст Вишневе (№721 – вул. Машинобудівна), Боярка (№369 – залізнична станція), Ірпінь (№400) та селища Ворзель (№424), а також маршрутки до сіл новосформованого Бучанського і Фастівського районів.

9. Станція метро «Академмістечко»: тут починають свій шлях маршрутки до сіл Петропавлівська Борщагівка (№903, №903К), Софіївська Борщагівка (304, 304д), смт Коцюбинське (№393, 745 – станція Біличі), місто Ірпінь (№№392 (залізничний вокзал), 420 (БЦЗ), 422 – залізнична станція Лісова Буча), місто Буча (№381 – залізнична станція), село Петрівське (№741), місто Боярка (№№742 – Райлікарня, 796 – із заїздом до села Білогородка) [47].

З київських автостанцій «Дачна», «Південна», «Видубичі», «Київ», «Поділ», «Полісся» та «Дарниця» приміські маршрути концентрує переважно автостанція «Видубичі», з якої наявні рейси до міст Обухова, Українки та сільських населених пунктів Обухівського району.

Кілька приміських маршруток відправляється від автостанції «Полісся». Наприклад, маршрутне таксі №398, що прямує до Вишгорода, а також маршрутки до селища Димер і села Лютіж.

З автостанції «Дарниця» здійснюються рейси до сіл Броварського району.

Решта автостанцій Києва обслуговують лише міжміське сполучення, і навіть міжнародне, як АС-«Дачна», АС-«Київ».

Але є приміські маршрутки, які за нашим варіантом можна виділити як ті, що прямують у середмістя Києва. Серед таких є: №302 від залізничної станції

Вишневе до станції метро Контрактова площа; №306 з м. Вишневе до Центрального РАЦСу через Велику Кільцеву та проспект Перемоги; №368 з залізничної станції Боярка і до Центрального залізничного вокзалу м. Києва (кінцева на вулиці Пестеля); №720 від залізничної станції Боярка до Площі Перемоги через с. Петрівське, м. Вишневе, Велику Кільцеву та проспект Перемоги; №801 з села Тарасівка до станції метро Дружби народів (офіційно АС-«Південна»); №805 з залізничної станції Вишневе до Київського Центрального залізничного вокзалу (кінцева на вул. Пестеля); №820 з Вишневого через проспект Курбаса, проспект Гузара, вулицю Борщагівську, і далі вулицями Чорновола, Глибочицькою вул. Чорновола і до станції метро «Контрактова площа»; №825 – прямує з міста Боярка (фабрика «Мальва») через села Юрівка, Віта-Поштова, Одеське шосе, проспект Глушкова, Голосіївський проспект, бульваром Дружби народів, вулицею Великою Васильківською (назад вулиця Антоновича) і вулицею Саксаганського (назад вулицею Жилинська) до Центрального залізничного вокзалу (офіційно АС-«Київ») [47].

Окремим рядком можна зазначити також безкоштовні маршрутки, що підвозять до великих гіпермаркетів і торгово-розважальних центрів. Наприклад, є маршрут від гіпермаркету «Ашан-Почайна» до Вишгорода і села Старі Петрівці, або від гіпермаркету «Ашан-Біличі» торгового центру «Lawina-Mall» до Ірпеня та Бучі.

Також є приміський автобус-шатл №322 «Південний залізничний вокзал – Аеропорт «Бориспіль» (КВР)» – так званий «Skybus».

Найбільші приватні перевізники, що обслуговують приміські маршрути таксі: ПАТ Броварське АТП 13209, ПП «А.Т.Н.» (обслуговує маршрути в Бучанський, Фастівський, Вишгородський та деякі інші райони Київської області), ПП «Надія-2000» (обслуговує маршрути переважно в населені пункти Бучанського району), ТОВ Ірпінське АТП 13250 (Ірпінська міськрада та населені пункти Бучанського району), ТОВ «Авто-Лайн» (м. Вишгород і район), ТОВ «Автосервіс» (м. Бориспіль і район), ТОВ «Кийтранс-2005» (переважно у м. Вишневе), ТОВ «Клайт» (міста Вишневе і Боярка), ТОВ

«Обухівтранс», ТОВ «ПасБРайт» (місто Бровари та район), ТОВ Союз-Авто (м. Бровари), ТОВ «Спецінтертранс» (сільські населені пункти Бучанського району), ТОВ ТК «Автосоюз» (м. Бровари та район), ТОВ «Транс Груп» (Бучанський район) [47].

Наступним видом приміського сполучення Києва є залізничні перевезення у вигляді приміських електропоїздів. Приміські поїзди відправляються від станцій Київ-Пасажирський, Святошин, Київ-Волинський і Дарниця тощо. Основні напрямки курсування слід виділити згідно напрямків залізничних ліній (додаток Л).

Основний та напружений напрямок – це Фастівський напрямок. Електропоїзди курсують до станції Фастів, а також до Козятина. Тут нещодавно було організовано човниковий рейс Київ-Тарасівка, що має полегшити ситуацію з інтенсивними пасажиропотоками [55].

Далі від Фастова йде відгалуження у бік Миронівки, що являє собою магістраль від Фастова до станції імені Шевченка через Миронівку і далі до Знам'янки та міста Дніпро. Через цю лінію курсують приміські електропоїзди до Миронівки, при цьому забезпечуючи зв'язок Києва з найбільшим містом Київської області (не враховуючи м. Київ) – Білою Церквою. Проте зв'язок з Миронівкою забезпечується, також, з боку станції Видубичі, оскільки від останньої простягається відгалуження через станцію Трипілля-Дніпровське (місто Українка Обухівської міськради), якою курсує чимало пасажирських поїздів південного та східного напрямків [55].

Від станції Святошин електропоїзди курсують у напрямку Київ-Тетерів, Київ-Малин, Київ-Коростень, також нещодавно запуснені так звані човникові рейси до Клавдієвого та Ірпеня і Бучі у рамках Kyiv City Express [56].

Від залізничної станції Дарниця розходяться два потужні напрямки – перший у бік Ніжина та Бахмача через Бровари – магістраль Київ-Ніжин-Бахмач-Конотоп. Другий напрямок веде до Борисполя і далі до Гребінок Полтавської області. На першому вказаному напрямку приміські електропоїзди курсують у бік Ніжина через Бровари. Планується запуснути найближчим

часом такий же човниковий рейс з Києва у Броварів, також у рамках Kyiv City Express [23].

Щодо другого напрямку, то ним забезпечується зв'язок Києва (від станції Дарниця) з містом Бориспіль, та населеними пунктами Бориспільського району. Основні рейси здійснюються за напрямом Київ-Яготин, Київ-Гребінка, а також рейсовий автобус сполученням «Київ – аеропорт Бориспіль» по нещодавно збудованій лінії до аеропорту – так званий Kyiv Boruspil Express [54].

Протягом 2010-2012 рр. існував приміський дизель-поїзд сполученням «Київ (Почайна) – Вишгород», який відправлявся від станції Київ-Петрівка і по одноколіїному відгалуженню від платформи «Зеніт» у напрямку Київської ГЕС, через промислові зони Куренівки та Оболоні їхав до Вишгорода (рис. 3.5).



Рис. 3.5. Дизель-поїзд Київ – Вишгород

Джерело: http://ic.pics.livejournal.com/questrum/14711474/3822113/3822113_original.jpg

Проте він не набув популярності, оскільки станція розташовувалась на окраїні міста. На додачу, він їхав залізничною гілкою, якою не було передбачено регулярне пасажирське сполучення, оскільки була прокладена заради будівництва Київської ГЕС. Перед запуском цю лінію поспіхом підготували (відкриття було перед місцевими виборами 2010 року): насипали щебінь, позрізали дерева, підрихтували окремі ділянки колій. Але подекуди стан залізничного полотна був у такому незадовільному стані, що поїзду доводилося курсувати з середньою швидкістю до 25 км/год. Також, машиністи

виходили з поїзда заради того, аби перевести стрілки у потрібний напрямок, бо на цій колії були стрілки з ручним переведенням. Зрештою, у травні 2012 року даний потяг був скасований через низький пасажиропотік [6, 41].

Отже, приміський транспорт розвинений, проте представлений численними маршрутками, більшість з яких є зношеними і вони нерідко курсують з передмість до центру Києва. Таким чином вони утворюють додаткове навантаження на дороги Києва, які й без цього насичені заторами. Також, їхні відправні точки базуються переважно біля станцій метро, які характеризуються напруженими пасажирськими потоками і на вулицях зі жвавими транспортними потоками, чим ускладнюють дорожню ситуацію, провокуючи затори та ускладнюють проїзд міського громадського транспорту, при цьому відбирають пасажирів у останніх.

Сполучення приміських електропоїздів викликає багато нарікань. Переважна більшість електропоїздів випущена ще за радянських часів і давно відпрацювали свій термін. Недостатня кількість рейсів на добу, а також зменшення кількості вагонів у поїздах, зумовлює перевантаженість електричок. Критичний і санітарно-технічний стан вагонів у електропоїздах. Хоча здійснюється капітальний ремонт електропоїздів та організовуються «човникові» рейси – з Києва до Клавдієвого і запуск модернізованого електропоїзду до станції Тарасівка. Нещодавно запущено оновлений електропоїзд за маршрутом Святошин – Ірпінь – Буча. Готується запуск такого ж відремонтованого електропоїзда до Броварів. Все це у рамках ініціативи *Kyiv City Express* [23, 45].

На початку було вказано, що Київ мав чималу мережу приміських автобусних маршрутів, проте з часом вони були закриті, або віддані приватним маршруткам.

Також, були проекти щодо розвитку тролейбусних маршрутів у приміську зону. Наприклад, будівництво тролейбусних ліній до міст Ірпеня та Броварів та організації відповідно маршрутів «Київ-Ірпінь», «Київ-Бровари». Були навіть проведені підготовчі роботи, але ці плани так не були втілені. У проекті

тролейбусної лінії до Броварів зроблено лиш ремонт 1 км дороги. А в напрямку Ірпеня збудовано цілу нову дорогу, відремонтовано окремі вулиці в місті Ірпені і навіть, подекуди встановлено електричні опори для контактної мережі. Проте на цьому реалізація фактично завершилась і жодних зрушень у розвитку цих, дуже нагальних, проєктів для потреб міста Києва та передмість, практично немає.

Є відносно дешевше рішення, що дозволить обійтися без встановлення опор та контактної мережі з прокладанням силових кабелів. Це влаштування маршрутів троллейбусів з подовженим автономним ходом до 20 км, що дозволить пересуватись лініями та заряджатись від контактної мережі, а потім проїхати чималу відстань без використання дротів. У деяких українських містах така ідея вже набула розвитку, а саме в Чернівцях, Вінниці, Кременчуці, Кропивницькому; активно створюються маршрути з такими троллейбусами у Маріуполі. В останньому нині закупили партію білоруських троллейбусів моделі «БКМ-321000D», з подовженим автономним ходом, що вже проходять випробування; наразі запускається новий маршрут на якому будуть курсувати такі троллейбуси. У перспективі м. Маріуполь планує ще створити кілька таких маршрутів та потіснити маршрутки [60].

Місто Кременчук також вже впровадило чимало таких маршрутів, зокрема і по мосту через р. Дніпро [30]. Місто Харків також закуповує такі троллейбуси і організовує спеціальні маршрути [62]. Що цікаво, що Харків закупив модель троллейбуса PTS-12, що комплектується у Броварах – на підприємстві ТОВ «Політехносервіс» – на базі білоруського троллейбуса МАЗ-203Т, що мають можливість автономного ходу до 30 км (рис. 3.6).



Рис. 3.6. Тролейбус PTS-12

Джерело: <https://traffic.od.ua/content/documents/12322/1232191/images/04.jpg>

Проте у самих Броварах проєкт тролейбуса наразі не має зрушень, хоча маршрут до Києва міг би цілком забезпечитись саме такими машинами від місцевого виробника. Натомість, ми спостерігали у новинах, як конкуруючі між собою приватні перевізники в одному з житлових масивів Броварів з'ясовували стосунки (хто повинен перевозити пасажирів і мати більші суми готівки) за допомогою перестрілки з рушниць, при цьому було пошкоджено вікна декількох будинків, а місцеві мешканці дивом не постраждали [51, 58].

Тому залишається покладатись на автомобільний транспорт. Як наслідок, приватний автомобільний транспорт дуже поширений серед населення передмість і являє собою чи не єдиний варіант вирішення проблеми. Як наслідок щодня на під'їздах до Києва утворюються довгі «корки», оскільки вузькі і маленькі дороги у довколишніх селах і містечках не розраховані на велику кількість транспорту. В'їзди основних магістральних доріг до Києва щоранку мають затори. А ввечері вже навпаки, на виїзді з Києва утворюються довжелезні затори, оскільки населення передмість повертається з робочих місць по домівкам.

РОЗДІЛ 4

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШОГО ПЕРЕБІГУ ПРОЦЕСУ СУБУРБАНІЗАЦІЇ В МІСТІ КИЄВІ

Субурбанізаційні процеси характеризуються створенням певних житлових містечок навколо великих міст. Структура житлових містечок передмістя має кілька категорій:

1. Містечка закритого типу індивідуальної забудови великими будинками 500-1500 м² з площею земельної ділянки під будинок 0,5 га і більше. Площа таких містечок, як правило, 10-25 га, з частковою системою побутового обслуговування, охороною.
2. Котеджні містечка з великою щільністю забудови будинками від 200 до 600 м² з земельними ділянками від 0,08 до 0,15 га. Містечко, є також штучним утворенням, яке заселено людьми для яких таке житло є другим заміським.
3. Житлові масиви в межах сільських поселень як окремі утворення.
4. Житлові масиви багатоповерхової забудови. Дивні «створіння» – серед поля виростають кілька будинків в 9 і більше поверхів з певною, мізерною системою обслуговування, проте ціна привабливіша за міську.
5. Давній і поширений тип – садові та дачні масиви. Сьогодні вони перетворюються в місця постійного проживання, що викличе ще більше неприємностей, якщо вчасно не прийняти адекватні законодавчі рішення.
6. Ще однією комплексною проблемою стало необґрунтоване «перспективне бачення» архітекторів стрімкого демографічного стрибка деяких населених пунктів. Розробляючи генеральний план селища в якому ледь за весь період назбиралось 5 тис. мешканців з перспективою його росту до 50 тис. вже як малого міста, вочевидь виглядає, певною мірою, безглуздя [64, с. 274].

Дуже поширеним є зведення на території біля великих міст котеджних містечок. Це відносно нова форма розселення в Україні. Перші котеджні містечка в Україні виникли в середині 1990-х років на основі колишніх дачних селищ, що зазнали суттєвої реконструкції в архітектурно-планувальному та інфраструктурному сенсі. У подальшому все більшого поширення отримало

будівництво нових котеджних містечок в межах найближчої приміської зони. Такі процеси отримали найбільший розвиток навколо Києва.

Проте, внаслідок розвитку котеджних містечків виникають, так звані, закриті поселення, куди доступ стороннім та простим громадянам обмежений. Виникають фактично закриті поселення, в якому проживають заможні верстви населення (у більшості – це можновладці). Наприклад, місцевість Конча-Заспа та, зокрема селище Козин, території яких оточені лісом та мають вихід до Дніпра, – що слугували місцем відпочинку для киян, слугують нині здебільшого для поширення елітної забудови. Заповідні території, чудові краєвиди, блакитні плеса озер та заплав, мальовничі схили Дніпра і близькість до Києва роблять дану місцевість надзвичайно привабливою для столичних, і не тільки, можновладців. Тут мають будинки, або будуються майже всі топ-чиновники і народні депутати, хоча офіційно ці «хатинки» вартістю у мільйони доларів оформлені на інших власників. Вважається престижним мати в цьому районі віллу з виходом до води, міні-гаванню, тенісним кортом і садом.

Але останнім часом, заказник «Козинський», що розташований на цій території, став привабливою можливістю розширення зони забудови і, напевне, способом особистого збагачення. Тож нині там засипають русла річок, що є місцем нерестилища дніпровських риб, захоплюють землі, намивають дамби, знищують, як ландшафт, так і представників флори та фауни, які входять до Червоної книги України [52].

Будівництво багатоквартирних житлових комплексів набуло популярності, головним чином у традиційних містах-супутниках.

Він зумовлений передусім зростанням попиту на дешевше житло та порівняно високою транспортною доступністю (подекуди вищою, ніж у межах міста [38, с. 272]). На ринку нерухомості існує багато пропозицій від різних забудовників та девелоперів – житлові комплекси чи окремі будинки, квартири на будь-який смак, різної площі та з певною, визначеною ціною. Усе це виглядає дуже привабливим і цікавим, та має шалений попит.

Проте є інший бік таких процесів. Передмістя Києва фактично є суцільним будівельним майданчиком, чи не у кожному населеному пункті активно ведеться забудова усіх ймовірних площ, часто на території лісів та земель рекреаційного призначення, останні при цьому знищуються. Ділянки під забудову щедро надаються чиновниками цих населених пунктів, при чому часто з порушеннями та за безцінь, або надається в користування чи оренду певна ділянка з чітко визначеним призначенням, проте починаються несподівано махінації в документах, де самовільно змінюється цільове призначення ділянки, або перепродується третім особам, часто не один раз. І так нерідко знищуються зелені зони, наприклад Вумівський ліс у Петропавлівській Борщагівці – у Генеральному плані села цільове призначення ділянки, на якій розташовується ліс, вказана як сіножать, а згодом несподівано її цільове призначення було змінено на територію під забудову. І незважаючи на те, що цей лісів був посаджений спеціально через складну геодезичну ситуацію на берегах річки Нивки. Яристу місцевість, в якій було багато джерел потрібно було стягнути акаціями, а вербами і дубами забрати зайву воду, бо були повені. Також ліс є бар'єром, що захищає село від впливу Кільцевої дороги та викидів заводу «Електронмаш», а також аби протидіяти ерозійним процесам [14].

У місті Ірпінь, у якому нерідко відбуваються рейдерські захоплення земель, при цьому часто стаються побиття та залякування з погрозами насильства мешканців та активістів, які незгодні з запланованим будівництвом. Так, був ухвалений з порушеннями новий Генеральний план міста, який депутати міськради не оприлюднили. Під забудову передаються значні площі лісів та заплава річки Ірпінь, а це в перспективі загрожує екологічною катастрофою не тільки місту, але й Києву, оскільки річка впадає в Дніпро, а сама ділянка поза межами міста і має призначення під сільськогосподарські землі. Також, тут присутня меліоративна система, списання якої потребує згоди Верховної Ради. А її фізичне руйнування призведе до порушення водного балансу не лише заплави, але й околиць [22].

Більшу частину міста Ірпінь займає приватний сектор і свій час по плану розвитку, надавалася перевага приватному сектору. Але наразі по новому Генплану міста Ірпінь, значна частина приватного сектору підлягає знесенню та багатоповерхову забудову – 9-10-поверхівками та однією 16-поверхівкою [20, 21].

Подібне відбувається і в інших населених пунктах. Тобто, підсумок такий: здійснюється активна і нерідко хижацька забудова, але на цьому все й завершується. Оскільки будують лише житло та торгові центри з продуктовими супермаркетами. А питання будівництва нових доріг, комунікацій, закладів освіти та охорони здоров'я взагалі ігнорується. Немає, наприклад лікарні швидкої допомоги, щоб обслуговувала приміську зону Києва. У деяких містах не має взагалі медичних закладів, до прикладу у Вишневому є лише невелика медична амбулаторія. Населення взагалі не має доступу до медичних послуг, у критичних випадках, коли вирішення несприятливої ситуації час йде на хвилини, а то і на секунди, не має можливості вчасно отримати допомогу. Певну проблему створює цьому місту залізнична магістраль Київ-Фастів, оскільки ділить це місто майже наполовину. А зв'язок між частинами міста здійснюється через єдиний залізничний переїзд у місті. Проте, рух по цій залізниці інтенсивний, в окремих випадках, проїзд автотранспорту тривалий час буває заблокованим. Також, є два пішохідні мости через колії на території залізничної станції «Вишневе», але вони вже потребують реконструкції. У генеральному плані міста є пункт, де наголошується на реалізації будівництва шляхопроводу через залізницю, проте дана проблема не вирішується роками.

Велика кількість новобудов потребує багатьох комунікацій, але здебільшого новобудови підключаються до існуючих мереж, які не розраховані на такий обсяг і надто зношені. Електромережі та підземні комунікації – водогони, каналізація часто зазнають збоїв у роботі, що зумовлені великими навантаженнями. Часто трапляються перебої зі світлом та водопостачанням, наприклад у тому ж Вишневому. Також уся каналізація міст та сіл новоствореного Бучанського району надходить до головного каналізаційного

колектора міста Києва, який з 2007 року визнано аварійним. Тому питання модернізації та розширення колектора наразі дуже актуальне, оскільки бездумне перевантаження може призвести до фатальних наслідків, бо і в самому Києві занадто багато своїх новобудов. Додатково стоїть питання щодо реконструкції Бортницької станції аерації, що приймає стоки не лише міста Києва, а й навколишніх приміських населених пунктів. Необхідно, також, вирішувати проблему захоронень твердих побутових відходів та функціонування сміттєзвалищ, оскільки у Підгірцях (полігон № 5) практично відпрацював свій потенціал вже неодноразово [27].

Також, інтенсивна забудова на території села Софіївська Борщагівка викликала серйозну проблему. Справа у тому, що село розташоване неподалік аеропорту «Жуляни» і над селом йде шлях заходу літаків на посадку в аеропорт. Багато новобудов збудовані саме на траєкторії проходження літаків і являють висотну перешкоду для літаків. Адміністрація аеропорту вже заявляла, що будинки збудовані з численними порушеннями і недотриманням екологічних норм і по шуму, і по висотності. Навіть йшли вимоги щодо знесення цих новобудов, або хоча б демонтаж кількох верхніх поверхів для того, аби уникнути ймовірних інцидентів [50].

Велика кількість введеного житла зумовлює великі черги в дитячих садочках і школах. В передмістях Києва давно вже бракує таких навчальних закладів, класи в існуючих школах надто переповнені. Наприклад, в місті Буча, у школах організоване навчання у дві-три зміни, дітей навіть вчать у класах, які імпровізовано організовані в коридорах.

У самому Києві є питання щодо переносу промислових площ, складських будівель, окремих інфраструктурних об'єктів (наприклад, тролейбусні депо, автопарки), офісних центрів за межі міста, оскільки, також, активно забудовуються усі ймовірні площі. Але у приміській зоні земля вже давно розпайована і власники цих територій, ради міст і сіл навряд чи будуть раді поступитися і бачити у себе новостворені робочі місця – офіси, заводи, фабрики, тролейбусні депо, автобусні парки [26].

Нечітко прописаний план щодо розвитку приміської зони міста Києва. Оскільки Генплан-2020 (термін дії вже завершився!) передбачав значне розширення території міста Києві чи не вдвічі за рахунок вже колишніх територій Києво-Святошинського, Обухівського, Бориспільського, Броварського та Вишгородського районів (додаток В). Міста Вишневе та Вишгород за цим Генпланом мали увійти безпосередньо до складу Києва, проте ці плани так і не були виконані [10, 46]. Розширення меж Верховна Рада не затвердила, навіть більше – не було оформлено старих меж, що стало приводом для селищної ради смт Коцюбинського відчужити на свою користь 400 га Біличанського лісу задля забудови [27].

Тому, можливим виходом з цієї складної ситуації буде ідея створення приміського союзу населених місць.

Приміський союз населених місць – це створена у відповідності з рішенням законодавчих органів держави, або на добровільній основі асоціація спільноти великого міста і спільноти інших населених місць його приміської зони, яка має за мету розробку і реалізацію єдиної програми раціонального використання територій, взаємопов'язаного розвитку підсистем соціальної та інженерно-технічної інфраструктури, а також вирішення спільних екологічних проблем урбанізованого регіону [64, с. 273].

Власне, це і було здійснено у жовтні 2019 року – представники столиці та 19 громад, прилеглих до столиці населених пунктів ухвалили рішення про створення асоціації «Київська агломерація» та затвердили її статут. Серед них міста: Бориспіль, Боярка, Бровари, Буча, Васильків, Вишгород, Вишневе, Ірпінь, Обухів, Українка і селища міського типу – Ворзель, Глеваха, Гостомель, Глеваха, Коцюбинське [43, 64].

ВИСНОВКИ

1. У роботі було виявлено та проаналізовано теоретико-методологічні засади дослідження процесів субурбанізації, зокрема, розкрито суть, структуру, методи дослідження та історичний процес розвитку субурбанізації у світі. Основними методами дослідження є аналіз, синтез, літературний, статистичний, графічний, історико-географічний, районування, порівняльно-географічний.
2. Процеси субурбанізації отримали швидкий розвиток у середині ХХ століття у багатьох країнах світу, зокрема у США, Канаді, країнах Західної Європи, коли почався відтік мешканців міста у передмістя через брак житла, його фізичну зношеність, незадовільний стан довкілля у містах, а також через відносно низьку вартість житла у передмістях. В Україні субурбанізаційні процеси мали інші прояви під час перебування у складі СРСР. Здебільшого, це були дачні поселення поблизу великих міст, міста-супутники, в яких створювалися промислові підприємства. Розпад соціалістичної системи, утвердження приватної власності на землю та підвищення доходів населення зумовило активне поширення субурбанізаційних процесів навколо великих міст через будівництво приватного житла, появу котеджного будівництва і перетворення дачних поселень у постійну форму житла.
3. Основні чинники, що стимулюють розвиток субурбанізаційних процесів:
 - соціально-економічний – наявність доходів серед населення, що дає можливість будувати житло у передмістях;
 - транспортний – розвиток приміських поселень біля шляхів сполучення – автомобільних і залізничних;
 - міграційний – наявність робочих місць (промислових підприємств) спонукає до переселення у передмістя сільського населення з периферійних районів, а також зайнятість населення у великому місті, що зумовлює щоденні поїздки на роботу і назад;

- екологічний – населення прагне жити за містом через незадовільний стан довкілля та бажання мати індивідуальне житло за містом;
- лімітуючим чинником, що стримує розвиток субурбанізації, є фінансовий – недостатній рівень платоспроможного попиту серед населення.

Окремо варто звернути увагу на внутрішній розвиток великого міста – наявність районів з приватною забудовою, що дає поштовх для розвитку так званої «внутрішньої субурбанізації».

4. Проведено статистичні дослідження приміської зони міста Києва шляхом розгляду міграційного руху населення передмість, поширення житлового будівництва, визначено основні види транспортного сполучення та напрямки маршрутів.

5. Основними проблемами розвитку приміської зони міста Києва є:

- надмірна житлова забудова в окремих населених пунктах та знищення задля цього природних ландшафтів;
- транспортне сполучення міста Києва з передмістями представлене лише маршрутними таксі та приміськими електропоїздами – більшість рухомого складу має зношений стан;
- недостатня кількість об'єктів соціальної інфраструктури – закладів охорони здоров'я, шкіл, дитячих садочків тощо;
- незадовільний стан розвитку інженерних мереж у передмістях Києва.

Перспективи розвитку субурбанізаційних процесів навколо міста Києва можливі шляхом складення комплексної програми розвитку приміської зони на найближчі десятиліття з чітко визначеними обсягами житлового будівництва, створення робочих місць, та розробки нових маршрутів громадського транспорту з Києва до передмістя, зокрема автобусних і тролейбусних маршрутів, а також будівництво метрополітену до міст-супутників.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автобусы которые ездили в Киеве: maxiwell83 – ЖЖ: веб-сайт. URL: <https://maxiwell83.livejournal.com/138299.html>. (дата звернення 15.02. 2021).
2. Бондар В. В. Особливості екостико-демографічного розвитку селищної поселенської мережі передмістя Києва. *Український географічний журнал*. 2017. Вип.№4 (100). С. 48-52.
3. Бондар В. В. Особливості соціально-демографічного розвитку малих міських поселень приміської зони Києва (на прикладі міста Буча). *Український географічний журнал*. 2014. С. 52-56.
4. В Раді пропонують виділити ще 50 млн гривень на тролейбус Бровари–Київ, який будують з 1980-х років. Українські новини: сайт. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1232398-radi-proponuyut-vidiliti-sche-50-mln-griven-na-trolleybus-brovari-kiyiv-yakiy-buduyut-z-1980-kh-rokiv>. (дата звернення 10.03. 2021).
5. Висотки на місці санаторіїв: як розвиває Приірпіння партія «Нові обличчя». Українська правда: сайт. URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2018/04/1/7176389/> (дата звернення 10.03. 2021).
6. Вишгород/зупинний пункт – Вікіпедія: веб-сайт. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%>. (дата звернення 07.03. 2021).
7. Влада вигадала чергове ноу-хау – тролейбус до Ірпеня. Українська правда: сайт. URL: <https://kiev.pravda.com.ua/news/4e0d7db74dd84/>. (дата звернення 10.03. 2021).
8. Вяткін К. І. Субурбанізація: теоретико-методологічні основи та практика впровадження. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Містобудування*. Випуск 56. 2020. С. 153-164.
9. Габрель М.М. Підвищення ефективності містобудівних рішень в організації приміських територій: монографія / М.М. Габрель. – Львів: СПОЛОМ, 2014. – 272 с.

10. Генеральний план міста Києва на період до 2020 року (діючий): текстова частина. URL: <https://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2020>. (дата звернення 10.03. 2021).
11. Генеральний план міста Києва. Основні положення проєкту Генплану. URL: <http://kyivgenplan.grad.gov.ua/wp-content/uploads/2014/11/A3-10.03.2020.pdf>. (дата звернення 16.03. 2021).
12. Генеральний план розвитку міста Києва та його приміської зони до 2025 року (проект) URL: <https://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2025>. (дата звернення 10.03. 2021).
13. Головне управління статистики в Київській області: веб-сайт. URL: <http://kyivobl.ukrstat.gov.ua/content/p.php3?c=40&lang=1>. (дата звернення 06.02. 2021).
14. Дерібан Вумівського лісу: обшуки в сільраді Петропавлівської Борщагівки. Українська правда, сайт. URL: <https://kiev.pravda.com.ua/columns/582ad0d0af649/>. (дата звернення 15.03.2021).
15. Доценко А. І. Міське розселення у Київській області: динаміка та структура. *Економічна та соціальна географія*. 2018. Вип. 80. С. 33-39.
16. Джаман В.О. Субурбанізаційні процеси у староосвоєних районах на прикладі Західноукраїнського макрорегіону). *Економічна та соціальна географія*: Наук. зб/ Ред. кол.: С.І. Іщук (відп. ред.) та ін. Київ. 2002. Вип. 52. С. 49-54.
17. Дронова.О. Л. Геоурбаністика: навч. посіб. Київ: ВПЦ «Київський університет», 2014. 419 с.
18. Жителі Вишневого спалили паркан забудовника, вимагаючи парк (фото, відео). URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2018/08/17/zhiteli-vishneвого-spalili-parkan-zabudovnika-vimagayuchi-park-foto-video/>. (дата звернення 10.03. 2021).
19. Завальний О. В., Панкєєва А. М., Вяткін К. І. До питання формування та функціонування приміських зон в зоні впливу великого міста.

Містобудування та територіальне планування: наук-техн. збірник / Головн. ред. М. Осетрін. – К., КНУБА. 2020. Вип. 74. 412 с.

20. Зіневич Олексій: Ірпінь – Бетонне гетто: між «спальником» Києва і бандитським Гарлемом. Українська правда: сайт. URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2019/01/22/7204466/>. (дата звернення 10.03.2021).

21. Зіневич Олексій. Екологічна катастрофа під Києвом. До чого тут вибори? Українська правда: сайт. URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2019/02/27/7207863/>. (дата звернення 10.03.2021).

22. Зіневич Олексій: Як зачистити місто під забудову: 4 схеми чиновників. Українська правда: сайт. URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2019/03/7/7208604/>. (дата звернення 10.03.2021).

23. Електричка Бровари-Київ: можливі зупинки і вартість проїзду. Погляд. Інформаційна агенція Погляд – Новини Київщини онлайн: веб-сайт. URL: <https://www.poglyad.tv/elektrychka-brovary-kyyiv-mozhlyvi-zupynky-i-vartist-proyizdu/>. (дата звернення 07.04. 2021).

24. І все ж в Броварах є тролейбуси... На Торгмаші: веб-сайт: URL: <https://atbrovary.org/article/6744>. (дата звернення 11.03. 2021).

25. Карпенко Богдан. Ірпінь – Київ: дістатися центру чи хоча б до метро. Українська правда: сайт. URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2020/10/7/7269042/>. (дата звернення 18.03. 2021).

26. Київ згідно з Генпланом-2025: столиця чи мегасело? Дзеркало тижня: сайт. URL: https://dt.ua/economics_of_regions/kiyiv-zgidno-z-genplanom-2025-stolicya-chi-megaselo-.html. (дата звернення 10.03. 2021).

27. Київ у кайданах околиць, або Як розвиватися українським мегаполісам? Дзеркало тижня: сайт. URL: <https://dt.ua/internal/kiyiv-u-kaydanah->

[okolic-abo-yak-rozvivatisya-ukrayinskim-megapolisam-.html](#). (дата звернення 10.03.2021).

28. Ключко Т. І. Приміська зона та міста-супутники як об'єкт суспільно-географічного дослідження. *Економічна та соціальна географія: наук. зб.* / [Ред. кол.: С. І. Іщук (відп. ред.) та ін.]. 2013. Вип. 2 (67). С. 207-213.

29. Ключко Т. І. Сучасні особливості процесів субурбанізації. *Вісник Київського Національного Університету імені Тараса Шевченка. Географія: Київ.* 2013 р. Вип. 1 (61). с. 63-66.

30. Кременчуцький троллейбус на автономному ході проїхав вулицями села Потоки. Кременчук. Новини: веб-сайт. <https://kremenchuk.tv/kremenchutskyi-troleibus-na-avtonomnomu-khodu-proikhav-vulytsiamy-sela-potoky/>. (дата звернення 17.03. 2021).

31. Кропивницький: на селище Нове ходитимуть троллейбуси. Утренний город: веб-сайт. URL: <https://www.ugorod.kr.ua/news/2020-09-21-79094.html>. (дата звернення 17.03. 2021).

32. Лаппо Г. М. География городов: Учеб. Пособие. Москва: ВЛАДОС, 1997. 480 с.

33. Лаппо Г. М. Города на пути в будущее. Москва: Мысль, 1987. 236 с.

34. Маншиліна Т.І. Суспільно-географічне дослідження розвитку міст-супутників та приміської зони Києва: автореферат дис. на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: 11.00.02. Київ, 2015. 20 с.

35. Маршруты – Автобусы Киева: веб-сайт. URL: <http://www.kievbus.info/routes.php>. (21.02. 2021).

36. Махрова, А. Г. Организованные коттеджные поселки: новый тип поселений (на примере Московской области). *Региональные исследования.* 2008. Вип. № 2. С. 13-20.

37. Мезенцев К. В. Вступ: Приміські простори, що змінюються та виникають. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін: монографія / за ред. Мезенцева К. В., Олійника Я. Б., Мезенцевої Н. І. Київ: Фенікс, 2017. С. 261-266.

38. Мезенцев К. В., Мезенцева Н. І. Житлова субурбанізація в Україні: тренди та відмінності. Як використовується субурбанізаційний потенціал найбільших міст України. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін: монографія / за ред. Мезенцева К. В., Олійника Я. Б., Мезенцевої Н. І. Київ: Фенікс, 2017. С. 268-286.
39. Мезенцев К. В., Ключко Т. І. Просторові трансформації житлових функцій у приміській зоні Києва. *Часопис соціально-економічної географії* Видавництво Харківського ун-ту ім. В.Н. Каразіна. Збірник наукових праць. – 2015. Том 18 №1. С. 87-93.
40. Мезенцев, К. В., Гаврилюк О. М.. Тестування моделі диференціальної урбанізації в Україні. *Економічна та соціальна географія: зб наук. праць*. 2015. Вип. 73. С. 15–26.
41. Новий дизель Київ - Вишгород: міські нетрі, екстремальні поїздки і краєзнавство: [TEXTY.org.ua](http://texty.org.ua). Веб-сайт. URL: https://texty.org.ua/articles/27145/Novyj_dyzel_Kyjiw_Vyshgorod_miski_netri-27145/. (дата звернення 15.03. 2021).
42. Новобудови Київської області. ЛУН – усі новобудови України: веб-сайт. URL: <https://lun.ua/>. (дата звернення 15.03. 2021).
43. Обухів увійшов до складу «Київської агломерації»: формально, на папері і знехотя. Хроніки Обухова. Новини Обухова і Обухівського району: веб-сайт. URL: <https://obukhiv.info/news/obukhiv-uviihov-do-skladu-kiiivskoi-aglomeracii-formalno-na-paperi-i-znehotya/>. (дата звернення 15.03. 2021).
44. Олійник Я. Б. Вступ до соціальної географії: навч. посібник. Київ. 2000. 204 с.
45. Оновлена електричка Святошин-Ірпін-Буча вирушила у перший рейс (фото). Хмарочос. Київський міський журнал: веб-сайт. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/03/16/onovlana-elektrychka-svyatoshyn-irpin-bucha-vyrushyla-u-pershyj-rejs-foto/>. (дата звернення 07.04. 2021).

46. Палеха Ю. М. Географічні особливості планування розвитку міста Київ на сучасному етапі. *Український географічний журнал*. 2017. Вип. №4. С. 39-46.
47. Повний перелік комунального транспорту та маршруток Києва на карті. Автобуси, трамваї, тролейбуси, метро, маршрутки Києва. EasyWay: веб-сайт. URL: <https://www.eway.in.ua/ua/cities/kyiv/routes>. (дата звернення 15.03. 2021).
48. Постанова Верховної Ради України «Про утворення та ліквідацію районів». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/807-20#Text>. (дата звернення 15.03. 2021).
49. Регіональна економіка: Теорія. Методи. Практика: підручник / за ред. С. І. Іщука, О.В. Гладкого. Київ: Знання, 2013. 447 с.
50. Самобуди столиці та регіонів: знести/спалити/легалізувати? Хрещатик News: веб-сайт. URL: <https://khreschatyk.news/samobudy-stolytsi-ta-regoniv-znesty-spality-legalizuvaty>. (дата звернення 17.03. 2021).
51. Селик Віталій. Як інститут Генплану спровокував стрілянину в Броварах: Хмарочос. Київський міський журнал: веб-сайт. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2020/05/30/yak-instytut-genplanu-sprovokuvav-strilyanynu-v-brovarah/>. (дата звернення 11.03. 2021).
52. смт Козин. Куди піти, що подивитись, кого побачити: Молода Українка | Блог: веб-сайт. URL: <https://molodaukrainka.wordpress.com/2016/04/21/%D1/> (дата звернення 15.03. 2021).
53. Соколова С.А. Роль пригородных зон в социально-экономическом развитии городов (на примере г. Волгограда). *Региональная экономика и управление: электронный научный журнал*, 2014. Вип. №4 (40). URL: <https://eeeregion.ru/article/4009/>.
54. Станція Дарниця: розклад поїздів та електричок на 2021 рік: веб-сайт. URL: <https://poizdato.net/rozklad-po-stantsii/darnytsia/>. (дата звернення 08.04. 2021).

55. Станція Київ-Волинський: розклад електричок (приміських поїздів) на 2021 рік: веб-сайт. URL: <https://poizdato.net/rozklad-po-stantsii/kyiv-volynskiy/>. (дата звернення 14.04. 2021).

56. Станція Святошин: розклад поїздів та електричок на 2021 рік: веб-сайт. URL: <https://poizdato.net/rozklad-po-stantsii/sviatoshyn/>. (дата звернення 08.04. 2021).

57. Статистика ринку нерухомості у Києві та області за березень 2021. ЛУН – усі новобудови України: веб-сайт. URL: <https://misto.lun.ua/price>. (дата звернення 14.04. 2021).

58. Стрілянина в Броварах – перевізники з автоматами вийшли на вулиці та влаштували розбірки. Великий Київ: веб-сайт. URL: <https://bigkyiv.com.ua/pereviznyky-vlashtuvaly-zbrojni-rozbirky-u-brovarah/>. (дата звернення 11.03. 2021).

59. Тролейбус із Києва в Бровари обійдеться в півмільярда. Українська правда: сайт. URL: <https://kiev.pravda.com.ua/news/5052f37031de5/>. (дата звернення 11.03. 2021).

60. У Маріуполі запустили нові тролейбуси з «підзарядкою». Маріупольська міська рада: веб-сайт. URL: <https://mariupolrada.gov.ua/news/u-mariupoli-zapustili-novi-trolejbusi-z-%C2%ABpidzarjadkoju%C2%BB>. (дата звернення 17.04. 2021).

61. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін : монографія / за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. Київ: Фенікс, 2017. 438 с.

62. Харків закупив у київського виробника 50 тролейбусів з автономним ходом. Хмарочос. Київський міський журнал: веб-сайт. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2020/10/27/harkiv-zakupyv-u-kyuyivskogo-vyrobnyka-50-trolejbusiv-z-avtonomnym-hodom/>. (17.03.2021).

63. Чагаров Сергій: Дерібан у Гатному: «Озерний Гай» привчає інвесторів до септика на болоті. Українська правда: сайт. URL: <https://kiev.pravda.com.ua/columns/5832dba94763e/>. (дата звернення 11.03. 2021).

64. Яценко В.О. Приміська зона – ретроспектива, реальність, перспектива. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*: Наук.-техн. Збірник. Київ, КНУБА, 2015. Вип. 40. С. 331–340.
65. 19 громад створили асоціацію «Київська агломерація». Очолив її Віталій Кличко (+фото). Офіційний портал Києва, Київська міська державна адміністрація: веб-сайт. URL: https://kyivcity.gov.ua/news/News_19_gromad_stvorili_asotsiatsiyu_kivska_aglomeratsiya_ocholiv_vitaliy_klichko/. (дата звернення 15.03. 2021).
66. Borén, T., Gentile, M.: Metropolitan Processes in Post-Communist States: an Introduction. *Geografiska Annaler*, 2007. Vol. 89. pp. 95-110.
67. Borsdorf, A.: On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities. / Borsdorf, A., Zembri, P. (eds). *European cities: insights on out-skirts. Structures*. COST Office, 2004. pp. 7-30.
68. Feng J., Zhou Y.&Fulong Wu: New trends of Suburbanization in Beijing since 1990: From Government-led to Market-oriented. *Regional Studies*. 2008. Volume 42, Issue 1: pp 83-99.
69. Fisher, T.: Differentiation of growth processes in the peri-urban region: an Australian case study / T. Fisher // *Urban Studies*. – 2003. - Vol. 40(3): pp. 551-565.
70. Hirt, S.: Suburbanizing Sofia: Characteristics of Post-Socialist Peri-Urban Change. *Urban Geography*. 2007. Vol. 28 (8), pp. 755–780.
71. Leetmaa, K., Brade, I., Anniste, K., Nuga, M.: Socialist summer-home settlements in post-socialist suburbanization. *Urban Studies*. 2012. No 49 (1): pp. 321.
72. Leetmaa, K., Tammaru, T., Anniste, K.: From Priority-Led to Market-Led Suburbanisation in a Post-Communist Metropolis. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. 2009. Vol. 100(4): pp. 436-453.
73. Mezentsev K. V. Spatial processes in Kyiv metropolitan region: globalization or post-Soviet transformation // Kostyantyn Mezentsev, Tatiana Klyujko // *Kyivskiyi geografichnyi shchorichnyk*. 2013. Vyp. 8. S. 92-98. [Mezentsev

K. Spatial processes in Kyiv metropolitan region: globalization or post-Soviet transformation // Kostyantyn Mezentsev, Tatiana Klyučko. Київський географічний щорічник: 2013. Вип. 8. С. 92-98].

74. Ouředníček, M.: Differential suburban development in the Prague urban region. *Geografiska Annaler*. 2007. Vol. 89 B (2): pp. 111-126.

75. Runge J., Kłosowski F.: Changes in population and economy in śląskie voivodship in the context of the suburbanization process. *Bulletin of Geography. University of Silesia, Poland. Socio-economic Series*. No 16/2011: pp. 89-106.

76. Slaev A. D, Nedović-Budić Z., Krunić N., Petrić J., Daskalova D.: Final draft - Suburbanization and sprawl in post-socialist Belgrade and Sofia. *European Planning Studies*. 2018. Volume 26, Issue 7: pp. 1389-1412.

77. Sykora L., Ouředníček, M. Sprawling post-communist metropolis: Commercial and residential suburbanization in Prague and Brno, the Czech-Republic. *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas / edit by Eran Razin. The GeoJournal Library. Volume 91: pp. 209-233.*

78. Timár, J., Váradi, D.: The uneven development of suburbanisation during transition in Hungary / Timár, J., Váradi D. // *European Urban and Regional Studies* 8. – 2001. - pp. 349–360.

ДОДАТКИ

Додаток А

Індикатори прояву житлової субурбанізації
метрополітенських центрів України

Приміська зона	P_{RS} ,	P_{ST}	M_{SZ} ,	RPD_{SZ} ,	H_{SZ} ,	CS_{SZ} ,	RC_{ST} ,	Сумар- ний бал
	% бал	% бал	% бал	осіб/км ² бал	М ² бал	Од. бал	Од. бал	
Київ	3	14	36,6	116	2,01	220	135	1
	0	1	0	0	0	0	0	
Харків	-1	2	24,4	105	0,37	14	1	13
	2	2	1	0	2	2	4	
Одеса	30	30	79,0	54	1,68	12	3	7
	0	0	0	1	0	2	4	
Дніпро	4	12	5,8	23	0,46	10	0	16
	1	1	2	3	1	3	5	
Донецьк	-15	-10	3,4	27	0,12	10	0	26
	5	4	2	3	4	3	5	
Запоріжжя	5	7	41,4	30	0,33	5	0	16
	1	1	0	3	2	4	5	
Львів	3	15	22,5	43	0,72	13	1	11
	0	1	1	2	1	2	4	
Кривий Ріг	2	0	5,7	29	0,17	0	0	24
	3	2	2	3	4	5	5	
Миколаїв	-8	-8	4,6	29	0,12	2	0	26
	4	3	2	3	5	4	5	
Маріуполь	-10	-1	11,5	17	0,40	0	0	24
	3	4	1	4	2	5	5	
Луганськ	-6	-5	26,7	21	0,18	0	0	25
	4	3	1	3	4	5	5	

Джерело: дані Державної служби статистики України та головних управлінь статистики відповідних обласних державних адміністрацій (Мезенцев К. В., Розділ 14. Вступ: Приміські простори, що змінюються та виникають. с. 261-266. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін: монографія / за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої.)

Додаток Б

**Транспортно-часова доступність населення міських поселень
приміської зони до Києва**

Сектор (напрямок) приміської зони	Основні транспортні магістралі, у тому числі		Середня відстань та часова доступність населення міських поселень субурбії автомобільним та залізничним видами транспорту до найближчих приміських станцій Київського метрополітену					Назва приміських станцій метрополітену
	Автомобільні магістралі міжрегіонального та регіонального значення	Залізничні магістралі приміського сполучення	До 20 км	21-35 км	36-50 км	51-75 км	76-100 км	
			15-30 хв	31-45 хв	46-60 хв	61-90 хв	91-120 хв	
			передмістя		Міські поселення II-го агломерованого порядку			
Північний	Київ-Іванків-Овруч, Київ-Вишгород-Десна-Чернігів		Вишгород	Димер				Героїв Дніпра, Мінська
Північно-західний	Київ-Ковель-Ягодин (M07)	Київ-Коростень	Коцюбинське, Ірпінь, Гостомель,	Ворзель, Немішасве	Бабинці, Борожнянка, Клавдієво-Тарасове	Пісківка		Академістечко, Святошин
Західний	Київ-Чоп (M06)				Макарів	Кодра		Житомирська
Південно-Західний	Київ-Одеса (M05), Київ-Фастів-Біла Церква-Тараща-Звенигородка	Київ-Фастів	Вишневе, Чабани	Боярка, Васильків, Глеваха, Калинівка (Васильківський р-н)	Борова	Гребінки, Дослідницьке, Фастів	Кожанка	Академістечко, Виставковий центр, Теремки, Либідська, Вокзальна
Південний	Київ-Обухів, Київ-Знам'янка	Київ-Миронівка	Козин	Обухів, Українка		Ржищів	Кагарлик	Видубичі, Вокзальна
Північно-Східний	Київ-Чернігів-Нові Яриловичі (M01)	Київ-Ніжин	Бровари	Велика Димерка, Калинівка (Броварський р-н)	Калита			Дарниця, Чернігівська, Лісова

(Бондар В. В. Особливості екістико-демографічного розвитку селищної поселенської мережі передмістя Києва. Український географічний журнал. Вип.№4 (100). 2017 С. 48-52.).

Додаток Г

Розподіл поселень Київської області за групами людності [16]

Групи людності поселень	Кількість міських поселень, одиниць						Чисельність міського населення, тис. осіб						2016 р % до 1989					
	1989 р (перепис)			2016 р.			1989 р. (перепис)			2016 р.			За кількістю міських поселень			За чисельністю міського населення		
	всього	У т. ч.		всього	У т. ч.		всього	У т. ч.		всього	У т. ч.		всього			всього		
		міста	с/мт		міста	с/мт		міста	с/мт		міста	с/мт		міста	с/мт		міста	с/мт
Всього	55	24	31	56	26	30	1041,1	793,7	247,4	1026,0	827,2	198,8	101,8	108,3	96,8	98,5	104,2	72,4
У тому числі людністю, тис. осіб:																		
Понад 100	1	1		2	2		196,9	196,9		308,6	308,6		200	200		156,7	156,7	
50-100	3	3		2	2		186,4	186,4		111,0	111,0		66,7	66,7		59,6	59,6	
20-50	9	8	1	9	9		280,1	254,0	26,1	251,9	251,9		100	112,5		89,9	99,2	
10-20	18	10	8	17	10	7	250,3	156,4	93,9	234,6	148,3	86,3	94,4	100	87,5	93,7	94,8	91,9
5-10	14		14	14	1	13	105,5		105,5	93,4	7,4	86,0	100		92,8	88,5		81,5
3-5	4		4	4		4	13,5		13,5	16,1		16,1	100		100	119,2		119,2
1-3	4		4	5		5	8,4		8,4	9,8		9,8	125		125	116,7		116,7
Менше 1				1		1			0,6			0,6						
Безлюдність	2	2		2	2								100	100				

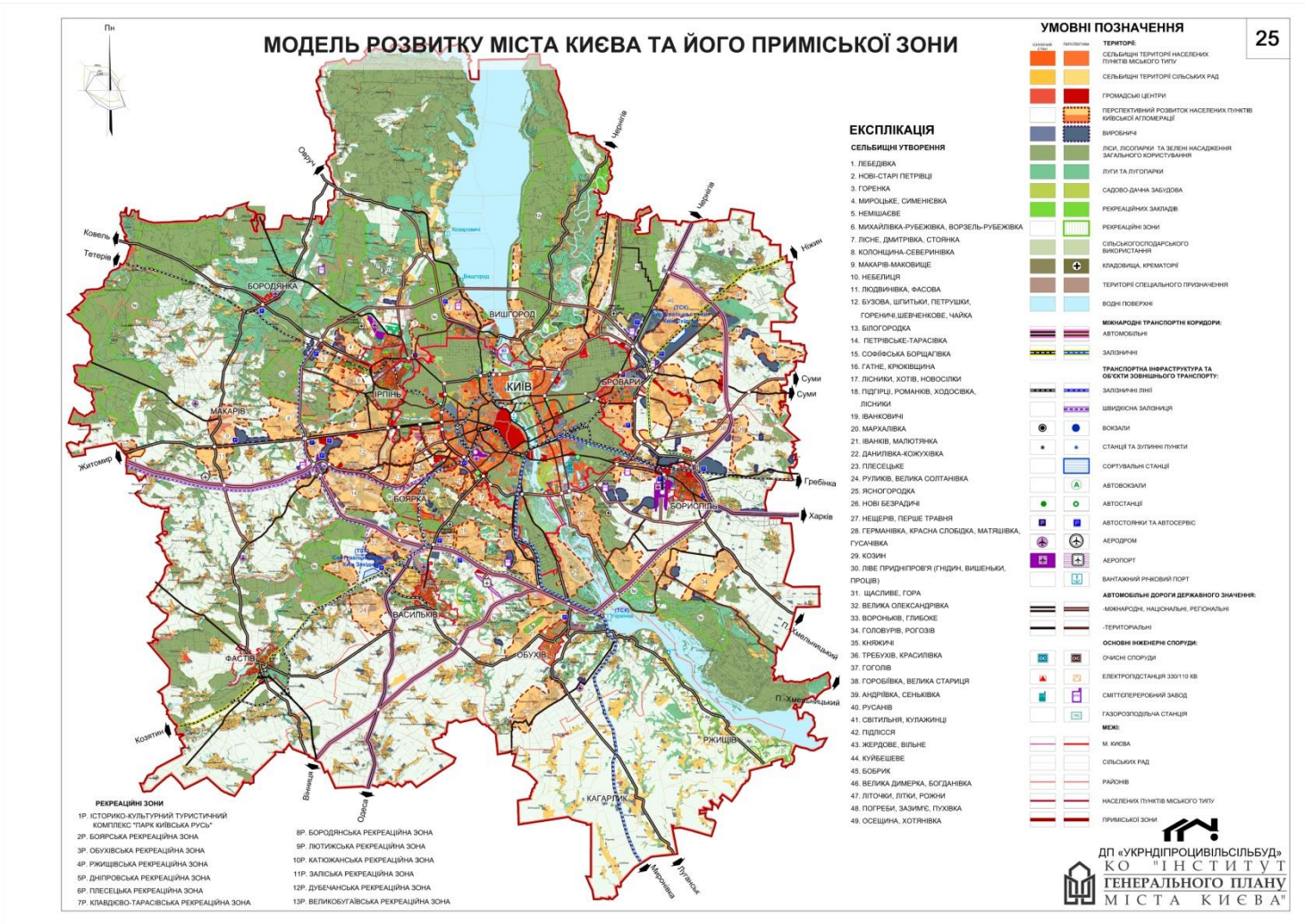
Додаток Д

Рис. Д.1. Приміська зона Києва – за Генеральним Планом 2025 р.



Джерело: <https://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2025>

Рис. Д.2. Приміська зона Києва за проєктом Генерального плану 2040 р.

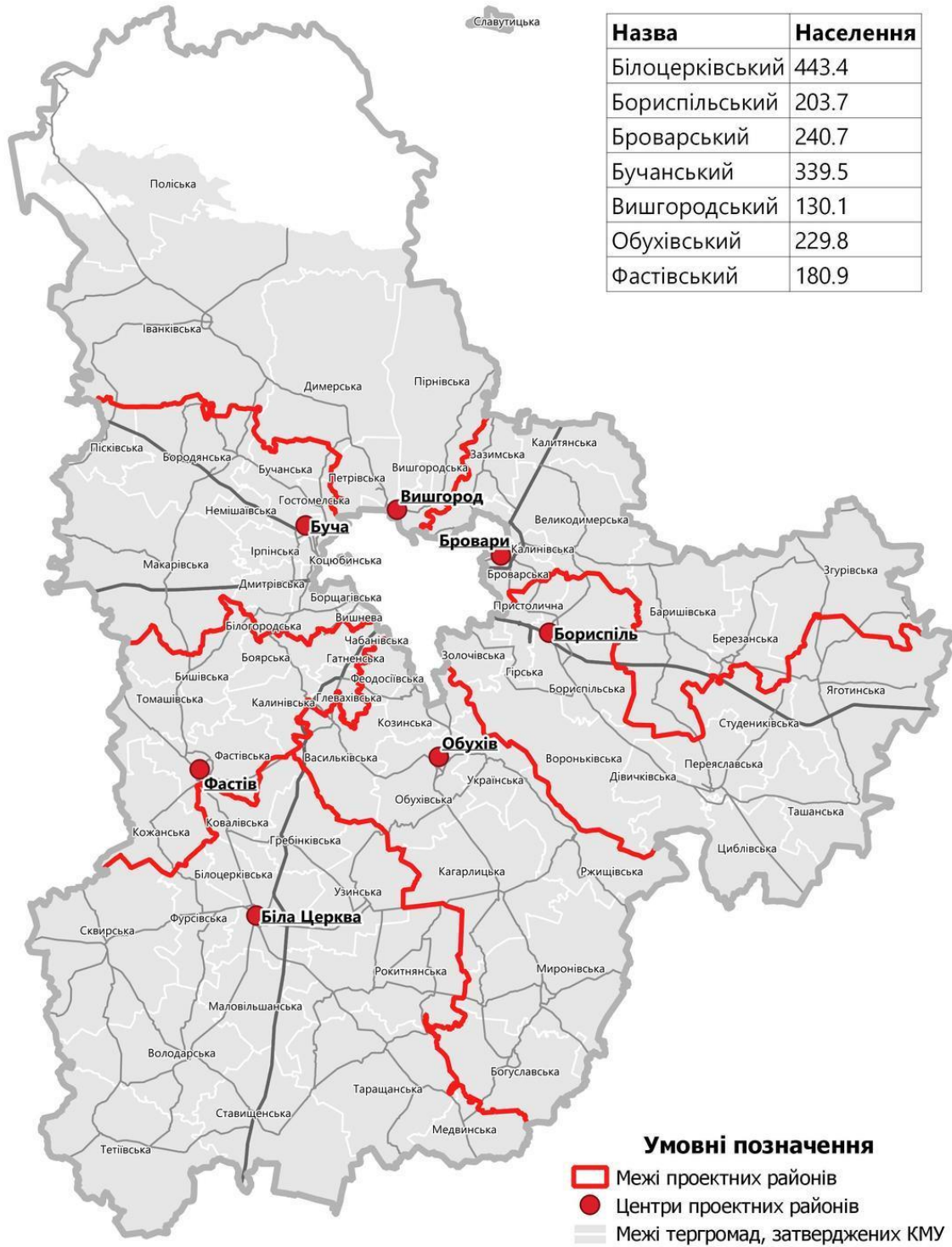


Джерело: <https://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2025>

Додаток Ж

Новий склад адміністративних районів у Київській області

Київська область



Джерело: https://decentralization.gov.ua/uploads/ckeditor/pictures/5748/content_%.jpg

Додаток З

Рис. 3.1



Рис. 3.2



Складено за даними Головного управління статистики в Київській області

Додаток К



Складено за даними сайту EasyWay

Додаток Л



Джерело: <http://fashionpark.kiev.ua/wp-content/uploads/2019/12/uk-rozklad-poizdiv-i-primiskih-eletricok-infoportalkievua-1.jpg>